

LE TABLEAU DE LA MER

NAUFRAGES ET SAUVETAGES PAR G. DE LA...

Gabriel : de La Landelle



LIBRERIA
T. PAPINI & C.
SUCCESSORI PLATTI
FIRENZE
LE TABLEAU DE LA MER

NAUFRAGES

ET

SAUVETAGES

PAR

G. DE LA LANDELLE

PARIS

LIBRAIRIE DE L. HACHETTE ET C^{ie}

BOULEVARD SAINT-GERMAIN, N^o 77

1867

LE TABLEAU DE LA MER

NAUFRAGES

ET

SAUVETAGES

1844

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR :

PUBLIÉS A LA MÊME LIBRAIRIE :

La meilleure part..... 1 vol.

LE TABLEAU DE LA MER :

En vente :

La Vie navale. (2^e édition)..... 1 vol.

Les Marins..... 1 vol.

Mœurs maritimes..... 1 vol.

En préparation :

Jours de détresse..... 1 vol.

Scènes et Coutumes..... 1 vol.

15.8 681

Imprimerie générale de Ch. Lahure, rue de Fleurus, 9, à Paris.

LE TABLEAU DE LA MER

NAUFRAGES

ET

SAUVETAGES.

PAR

G. DE LA LANDELLE

PARIS

LIBRAIRIE DE L. HACHETTE ET C^e

BULEVARD SAINT-GERMAIN, N^o 77

1867

Droits de traduction et de reproduction réservés

NAUFRAGES ET SAUVETAGES.

DÉDICACE.

DEVANT DIEU, DEVANT LA RAISON, DEVANT LE CŒUR,
LA SEULE GLOIRE, C'EST : Sauver.

A Monsieur le Capitaine CONSEIL,
Auteur du *Guide pratique de sauvetage à l'usage des marins*.

Cher et vénérable maître,

Je vous dédie cet ouvrage comme au plus digne.

Vous avez participé au sauvetage de près de quatre cents personnes ; vous avez sauvé soixante-douze barques ou navires.

Durant tout le cours de votre longue carrière de marin, vous avez noblement prêché d'exemple au péril de la vie.

Mais tant d'actes généreux ne vous suffisent pas ; — vous voulez vous survivre, et du fond de la tombe arracher au naufrage, un nombre toujours croissant, un nombre infini d'existences humaines.

Votre ambition est fraternelle ,
 Votre ambition est raisonnable ,
 Votre ambition est divine.

« C'est être Dieu que secourir les mortels ! » disaient
 les plus sages d'entre les payens.

« *Salamâ, sauver,* » est le mot qui résume tout ce
 qu'il y a de bon dans le mahométisme.

Et les chrétiens adorent Dieu sous le nom de
 SAUVEUR.

« Ici la philosophie est d'accord avec la religion.

Et si notre civilisation était autre chose qu'une Bar-
 barie déguisée, SAUVER, pacifier, secourir, aimer, se
 dévouer, se sacrifier, telle serait la seule gloire.

Avec une ardeur infatigable vous sacrifiez vos der-
 nières années à nous enseigner l'art pieux du sauveteur ;

Avec votre longue expérience, vous en tracez les
 préceptes en homme pratique, certain de bien dire,
 en disant bien, clairement, pertinemment, doctement,
 parce que vous possédez la connaissance complète du
 sujet ignoré, du sujet nouveau, — nouveau après trois
 ou quatre mille ans de naufrages, — que vous avez
 pris à tâche de professer.

Simple enfant de la mer, — presque illettré, — plus
 habitué à manœuvrer l'aviron, la voile et le gouvernail
 que cet instrument rebelle qu'on nomme *plume*, vous
 vous aperçûtes, un jour, des difficultés de votre tâche.
 Elle ne vous rebuta point. Déjà vieux, vous sûtes re-
 tourner à l'école pour vous mettre en mesure d'écrire
 le *Guide pratique de sauvetage à l'usage des marins*.

Cela, cher et vénérable maître, n'est pas le moindre
 de vos traits de courage.

Certes ! il est beau de risquer sa vie pour arracher à la perte totale un navire et les gens qui le montent. Cependant, il n'y a là qu'un acte momentané, accompli par un élan d'enthousiasme, avec une fierté secrète, avec une joie sereine et dont la récompense sera un succès immédiat. Mais apprendre l'orthographe, pâlir durant de longues nuits devant les écueils de notre formidable grammaire, s'astreindre à la plus décourageante, à la moins logique des études, parce qu'il y a là un moyen d'enseigner à préserver des périls de la mer et, par suite, de multiplier des sauvetages que l'on ne connaîtra même point, dont on ne sera l'auteur que d'une manière indirecte et dont, pour tout dire, on ne jouira pas, — voilà ce qu'avant vous aucun marin n'avait eu l'énergique abnégation d'entreprendre.

Et vous avez ouvert la voie en écrivant le premier traité méthodique qui soit au monde sur cet art que vous appelez tout simplement : « *l'art de se sauver et de sauver*, » — remarquable alliance de mots et d'idées qui, tout d'abord, fait sourire, qui étonne ensuite et qui apparaît enfin comme la révélation d'un axiome.

Qui veut la fin veut les moyens. Philosophe pratique, vous voulez, vous, que l'Égoïsme engendre le Dévouement, que l'intérêt personnel soit l'origine de secours efficaces, que la crainte de la mort devienne une source de vie.

« Apprends à te sauver toi-même, tu sauras sauver les autres »

En d'autres termes, vous demandez que l'instinct

naturel de la conservation soit perfectionné par des exercices spéciaux et par l'application de tous les instruments, par l'emploi de toutes les précautions susceptibles de conjurer le danger ou de faciliter le sauvetage. Vous aspirez à *vaincre sans périls*, — c'est là votre beau idéal, — et au nom du simple bon sens, vous avez raison, mille et mille fois raison. Arrière les rodomontades et les fanfaronnades ! En indiquant les meilleurs procédés pour diminuer les chances fatales qui menacent les navigateurs, vous vous êtes fait le pionnier du plus touchant des progrès. Vous foulez aux pieds les préjugés de la routine, et, glorieux vétéran du sauvetage, vous seriez au comble de vos vœux, si, dans l'avenir, si dès demain, — chose, hélas ! trop irréalisable, — les sauveteurs pouvaient *triompher sans gloire*.

« Savoir nager, pour être en état de se sauver soi-même et de porter secours aux autres ;

» Faire de la natation une connaissance obligatoire pour les marins, les soldats, les jeunes gens élevés dans les écoles, lycées ou collèges quelconques, et généralement pour tous les individus qui ont besoin d'un brevet ou d'un diplôme ;

» Exiger des armateurs et capitaines des navires de tous rangs, que leurs navires soient pourvus d'engins de sauvetage déterminés par un règlement spécial et en nombre proportionné à celui des personnes embarquées à bord : cela, sous peine de mettre obstacle à la sortie du bâtiment ;

» En d'autres termes, *règle générale et absolue*, —

placer **A BORD**, **A BORD SURTOUT**, les appareils sauveurs ;

» Enseigner aux gens de mer la manière de rendre les canots insubmersibles, et de fabriquer eux-mêmes avec les plus simples matériaux des *scaphandres* ⁽¹⁾ ou costumes flotteurs, les familiariser avec l'usage de ces appareils et généralement les exercer à toutes les manœuvres de sauvetage ;

» Faire entrer dans le programme des examens des aspirants de marine, capitaines au long-cours, maîtres au cabotage, pilotes-lamaneurs, etc., la connaissance complète desdites manœuvres ;

» Enfin, exiger que tout navire soit, au moyen de cloisons intérieures, subdivisé en compartiments étanches, ce qui préviendrait les neuf-dixièmes des plus horribles catastrophes. »

Telle est votre doctrine réduite à ses termes géné-

FIN

(1) Le mot *scaphandre* (littéralement homme-bateau, bateau de l'homme), a deux significations. La première seule logique et seule légitime, puisqu'elle lui fût imposée par l'abbé de La Chapelle, inventeur du nom comme de la chose, est synonyme de costume flotteur, voir ci-dessous Ch. III, § *Scaphandres, cuirasses, etc.... de sauvetage*. La seconde abusive, mais la plus usitée et devenue réglementaire en marine, s'applique aux appareils et costumes de plongeurs. D'après l'étymologie, le nom de *scaphandre* ne devrait être donné qu'à un système flottant ; aussi est-il regrettable qu'on n'ait pas pris la peine de créer pour les appareils sous-marins un mot spécial, plus exact, tel que *baptizandre*, ou *colymbandre* (plonge-homme) qui n'eût donné lieu à aucune confusion.

Sous plusieurs rapports, par parenthèse, et notamment en ce qui concerne les cloisons étanches, vous rencontrez avec l'auteur du précieux ouvrage publié en 1860, sous le titre : *Les accidents de mer*, — livre parfait qui concourt au même but que le vôtre et qui est fraternellement à côté du *Guide pratique* sur ma table de travail.

M. Emmanuel Lissignol conclut comme vous et comme je conclurai avec vous deux, à des installations matérielles et à de judicieuses mesures légales qui diminueraient les sinistres dans une proportion très-considérable. Il en est de son ouvrage comme du vôtre : les faire connaître, les recommander, les propager par tous les moyens possibles est une excellente action.

Ingénieur de l'École impériale des mines, ancien ingénieur de plusieurs compagnies de navigation à vapeur, M. Lissignol a une autorité qui nous manque, à vous sauveteur, inventeur et marin consommé, à moi vieil enseigne de vaisseau devenu simple littérateur. Les opinions d'un savant spécial sont du plus grand poids dans la balance ; applaudissons à ses efforts et puissent tous les gens de bien y concourir !

« Pour les navires en fer particulièrement, — dit » M. Lissignol qui, bien entendu, n'exclut point les » mêmes précautions pour les navires en bois, — il serait » très-important de rendre obligatoire l'usage de cloi- » sons étanches, méritant réellement ce titre et qui » ne seraient pas de simples parois en tôle destinées » à gonfler les prospectus des armateurs. »

L'auteur des *Accidents de mer* voudrait que l'administration fixât :

- « 1° Les flottaisons maximum et minimum que le » navire ne pourrait jamais dépasser ;
- » 2° Le poids maximum de marchandises que le na- » vire pourrait recevoir ;
- » 3° Les limites en hauteur et en poids des char- » gements sur le pont, qui resteraient toujours soumis » au consentement par écrit des chargeurs ;
- » 4° La densité moyenne maximum du chargement » que le navire pourrait porter. »

M. Lissignol ajoute que toutes les mesures relatives au chargement étant d'une importance extrême pour la sécurité de la navigation, des peines très-sévères devraient être appliquées aux coupables, et, d'autre part, que nul navire ne devrait pouvoir être expédié en douane et sortir du port sans exhiber son permis de navigation, portant mention des visites réglementaires (1).

Les ennemis de toute réglementation, les fanatiques de liberté industrielle et commerciale, les enragés du laisser-faire, sans considérer le but, vont crier à la tyrannie.

« Des brevets de nageur, pour être bachelier ou garde-champêtre ! ingénieur, avocat, médecin ! » — L'on exige bien des certificats de vaccine pour entrer à l'école polytechnique. L'on condamne bien à la prison préventive, dans des lazarets gardés à vue, les

(1) Voir les *Accidents de mer*, brochure in-8° de 160 pages,

innocents voyageurs qui arrivent de pays atteints d'épidémies. Les accidents dans les eaux intérieures par le fait des inondations et les accidents de mer sont-ils donc moins à craindre que la petite vérole ou le choléra ?

« Exiger que les navires soient pourvus d'engins de sauvetage, augmenter les frais d'armement !... » — Nous prétendons, nous, réduire et de beaucoup les frais par des mesures de précaution très-peu dispendieuses en elles-mêmes, attendu qu'en diminuant les chances de pertes, elles amoindriront proportionnellement la prime due aux assureurs. D'autre part, on exige bien qu'il y ait à bord un coffre à médicaments, et, en certains cas, un chirurgien. L'on embarque bien des pompes à incendie. Sur mer, l'eau est-elle donc moins à craindre que le feu ou que la fièvre ?

« Enseigner aux gens de mer l'art du sauvetage et faire de son étude approfondie une condition pour quiconque veut commander une barque ou un navire; les marins ont déjà bien assez d'autres choses à apprendre !... » — On ne fera que compléter le programme des connaissances exigées d'eux pour la sécurité de la navigation ; mais franchement l'objection est par trop puérile.

« Exiger des aménagements intérieurs *très-génants* !... » — On se gêne bien davantage dès qu'il s'agit de progrès belliqueux. Nos vaisseaux cuirassés sont subdivisés à l'intérieur par d'épaisses murailles de fer qui ne font que croître, épaissir et enlaidir en

coupant les communications. Encore les *Magenta*, les *Salferino* sont-ils fort à l'aise en comparaison des rams, des monitors, des *Royal Sovereign*, des taureaux, et autres monstres modernes à tourelles, boîtes de fer, remparts internes, compartiments de tous genres, étouffoirs asphyxiants à sabords de plus en plus étroits. Mais il s'agit de s'entre-tuer, dès lors tout est admissible, tout est supportable. — Eh quoi ! pour sauver des vies humaines, on ne se soumettrait pas à la moindre partie des mêmes inconvénients !

Du reste, — ne parlons plus de vies humaines, si vous en faites si peu de cas, — il y a aussi des valeurs : des marchandises, un navire, coque et agrès. Or, nos compartiments étanches préviennent en cas d'abordages et de chocs sur les roches, neuf pertes totales sur dix. L'ensemble de nos mesures de précaution diminue encore davantage le nombre des sinistres. D'où il suit que les primes d'assurances, — la plus lourde des charges du commerce, — cessant d'être aussi chères, et par suite que le transport par mer étant à meilleur marché, le prix de toutes les denrées tend à s'abaisser à notre plus grand bénéfice à tous.

Un assureur maritime me disait un jour : — « Tant va la cruche à l'eau qu'à la fin elle se brise ; nous finissons par payer tous les navires. » — Les primes sont nécessairement calculées en conséquence. Et un de mes amis qui avait placé toute sa fortune sur mer, voulant se soustraire à une charge qui réduisait ses

bénéfices à presque rien, ne donna que trop cruellement raison à mon assureur, puisqu'ayant successivement perdu tous ses bâtiments, il a été ruiné.

Les consommateurs qui, en résumé, paient les primes, sont donc intéressés à la diminution du nombre des naufrages. Il y va de leur bourse. Cela nous atteint tous, grands et petits, riches ou pauvres. Si la question d'humanité ne vous touche point, que la question de pot-au-feu vous décide. Votre café, votre sucre, votre cannelle, votre vin, vos cuirs, vos huiles, votre indigo, votre guano, que sais-je ! baisseront de prix. Allez donc, chers messieurs, exigez, légiférez, punissez les délinquants, plus de scrupules. Il y a dans ce que nous vous demandons une cause d'utilité publique non moins certaine, vous le voyez bien, que dans les trois quarts de vos cas d'expropriation forcée.

La sécurité de la navigation a augmenté relativement. Elle est l'objet d'une législation prévoyante, de sages mesures, d'une certaine surveillance et de magnifiques travaux hydrographiques, hydrauliques et météorologiques qui se multiplient en s'améliorant. Mais les efforts incessants de la science et la sollicitude des gouvernements ne sauraient empêcher que l'immense développement de la circulation maritime, et que les progrès mêmes de l'art naval aient eu pour conséquence l'augmentation du nombre absolu des naufrages. Ainsi les bâtiments à vapeur qui peuvent courir dans toutes les directions constituent

un grave danger de plus. Il en est de même de l'accroissement de vitesse dû à des constructions meilleures, à des installations nouvelles. On évalue à plus de vingt mille le nombre des personnes qui périssent annuellement sur mer, et à deux cents millions de francs les valeurs totalement perdues.

L'organisation du sauvetage demande à être l'objet non-seulement d'institutions de secours, mais d'une législation générale et de règlements spéciaux.

Le naufrage décime nos familles, le naufrage porte à tous nos intérêts matériels et moraux des coups répétés; on n'ouvre plus un journal sans y trouver le récit de quelque catastrophe de mer; sera-ce en vain que tant de cruels avertissements nous sont donnés ?

Nous formons à grands frais des soldats, des canonniers, des destructeurs, qui, du matin au soir, apprennent le terrible métier des armes; et nous ne songeons point qu'avant tous ces gens de guerre devraient passer les hommes de paix, et qu'il serait temps de former des compagnies, des régiments, des légions de sauveteurs.

Il y a dans notre généreux pays de France quelque chose qui m'a toujours charmé. Malgré toutes nos vieilles humeurs guerroyantes, le pas est donné sur les autres troupes, aux soldats de la tranquillité publique, aux gendarmes, gardiens de la vie et des propriétés des citoyens contre les malfaiteurs. Et en tête de nos légions de gardes nationales, marchent d'autres soldats pacifiques, les sapeurs-pompiers, dont

la mission est de porter secours contre le feu , contre les éboulements , contre tous les accidents analogues menaçant la cité.

Voilà le modèle à suivre. Il manque dans nos équipages de ligne une compagnie d'élite ayant le pas sur les gabiers, les canonniers, les fusiliers, les chauffeurs et les matelots, celle des SAUVEURS.

Au temps où nous vivons, n'est-il pas affligeant de lire dans un rapport spécial :

« Un équipage (de sauvetage) entretenu toujours
» à terre exigerait une solde fixe, et la dépense
» serait tellement forte que, malgré les sommes considérables qui leur sont versées chaque année, les
» Anglais eux-mêmes n'ont pu y songer (1). »

Eh ! pour Dieu ! l'entretien permanent de tous les équipages de sauvetage des côtes de France ne coûterait pas à beaucoup près autant que deux vaisseaux cuirassés. Et nous nous flattons d'être civilisés, et nous nous croyons humains !

Dans un article de statistique publié par les *Annales du Sauvetage* (juin 1866), on lit :

« Pendant la seule année 1864 (en Angleterre)
» l'Etat a dépensé 191,500 fr., et la société des *Life-Boats* 492,350 fr. Le total de la dépense s'élève
» donc à 683,850 fr.

» Aucune réflexion ne saurait ajouter à l'éloquence
» de ces chiffres. »

(1) Rapport adressé par M le capitaine de frégate Albert, inspecteur de la Société centrale de sauvetage des naufragés, à Son Exc l'amiral Rigault de Genouilly, le 15 novembre 1865

Vraiment ? eh bien , bornons-nous à cette simple réflexion , qu'un vaisseau cuirassé coûte de cinq à six millions (1), soit neuf ou dix fois plus que tous les efforts du gouvernement et des citoyens de la Grande-Bretagne pendant l'année jusque là exceptionnelle de 1864. Antérieurement en effet , à dater de 1855 , la dépense annuelle moyenne est de cent vingt mille fr. au plus. — Vous applaudissez ! mais Démocrite sourit de dédain, tandis qu'Héraclite pleure de compassion.

Ce que je dis ici , au commencement du dernier tiers du XIX^e siècle , va paraître , je m'y attends , monstrueusement naïf. Qu'importe ! Ne faut-il pas que quelqu'un ait , le premier , la témérité de plaider la cause du bon sens. — Ne faut-il pas qu'un esprit indépendant s'avise un beau jour de soutenir l'évidence comme un paradoxe , en attendant que , la lumière étant faite , les railleurs se retournent et disent en haussant les épaules : — « A quoi bon toutes vos peines ! vous prêchez des convertis ! » Viennent ces railleries , mon cher maître , nous n'en demandons pas davantage.

Vous connaissez ma théorie de prédilection sur *les Guerres de l'Avenir* , « guerres permanentes contre » fléaux de la nature , entreprises de concert par tous » les peuples en faveur des progrès réels et du bon-

(1) *Le Solferino*, vaisseau cuirassé, en bois, de mille chevaux et cinquante-deux bouches à feu, coûte 5,707,000 francs. *La Couronne*, en fer, de neuf cents chevaux et quarante bouches à feu, 6,123,000 francs. *La Gloire*, frégate cuirassée, en bois, de 900 chevaux et trente-deux bouches à feu, 4,864,000 fr

» *heur de l'humanité* ⁽¹⁾. » Longtemps avant d'avoir le bonheur de vous connaître, j'émettais ces idées de salut sous les formes les plus diverses ; j'y rattache naturellement la pensée de créer dans chacun de nos ports militaires la compagnie d'élite des sauveteurs.

Honorée entre toutes, composée de marins dont les galons, les chevrons et les médailles signifieraient *dévouement*, cette compagnie fournirait, comme les autres, son contingent à tous nos navires de guerre. Elle y armerait spécialement les canots de sauvetage. Elle serait exercée à la manœuvre des engins préservateurs tels que les porte-amarres, bouées et radeaux. Comme les pontonniers militaires improvisent des ponts avec l'aide des soldats de toutes les armes, les sauveteurs seraient secondés dans leurs travaux par tous les autres marins. Comme on fait le simulacre du combat, on ferait de grands exercices de sauvetage, intéressants branlebas contre le naufrage et ses conséquences.

Les compagnies de sauveteurs fourniraient en outre des détachements à nos ports de commerce et aux postes de sauvetage institués sur le littoral. Et les hommes ainsi détachés ayant reçu, suivant vos principes, une instruction spéciale, deviendraient les moniteurs de notre vaillante population maritime. Leur solde et leur entretien seraient fixes, et la France, selon l'exemple du Danemark, se ferait gloire de les

(1) Voir au volume *Mœurs maritimes*, ch. III, *Petite pêche*, les trèves pêcheresses, et la note : *Les grands progrès, des guerres de l'avenir*

payer, dût-elle pour cela se priver chaque année de la construction d'un bélier ou d'un monitor. Pour affermir la paix, les engins de paix valent bien les machines de guerre.

Un jour viendra où la puissance navale d'une nation se comptera non par ses vaisseaux de guerre et ses canons, mais par ses navires de protection et de sauvetage. Un jour viendra où les flottes des peuples civilisés n'auront d'autre objet que la répression de la piraterie et les secours à porter sur toutes les mers aux bâtiments marchands de tous les pays.

N'en doutons pas, mon cher maître, l'avenir nous appartient. Hélas ! que n'en puis-je dire autant du passé !

Depuis vingt ans et plus, vous vous êtes maintes fois proposé comme le moniteur des moniteurs, — vous aspiriez à être l'instructeur du premier des pelotons sacrés, et après avoir acquis votre expérience par l'action, vous auriez voulu joindre la pratique à la théorie pour en faire profiter d'innombrables élèves.

Depuis plus de quarante ans vous n'avez cessé de travailler à l'œuvre sainte du sauvetage, et votre passion pour elle vous donnant le génie de l'invention, il n'est guère de moyens de secours auxquels vous n'ayez songé. Vous créez les uns, vous retrouvez les autres, vous vous rencontrez parfois avec des devanciers dont vous ignoriez les travaux, mais vous êtes heureux quand vous pouvez faire connaître les œuvres utiles de vos concurrents. Vous essayez seulement de les surpasser en simplifiant et en améliorant leurs conceptions.

Vous avez imaginé la cuirasse de sauvetage et plusieurs autres genres de flotteurs, — l'excellente bouée à voile faite avec deux barils, — le youyou de sauvetage, petite nacelle insubmersible qui devrait être à bord de tous les bâtiments en un ou plusieurs exemplaires et le canot portatif, — la balise mobile à refuge et à marée, — le hamac insubmersible pour le transport des naufragés à l'aide d'un va-et-vient.

Sous les noms de catimaron, de catimaron-charriot et de matelas-catimaron, vous avez, comme sir Sidney Smith, perfectionné le radeau dont vous vous gardez bien de faire peu de cas. Vous êtes de ceux qui ne dédaignent rien de ce qui peut servir aux victimes du naufrage. Vous avez démontré l'utilité d'une tente et celle d'une chèvre de sauvetage pour les endroits escarpés, vous en combinez l'installation, vous en fabriquez les modèles.

Vous pourriez à vous seul fournir à une exposition industrielle la plus admirable des galeries, car jusqu'aux plus minimes objets, chevilles, cordelettes, nœuds, instruments ou ustensiles, tout n'aurait d'autre objet que de servir à sauver des gens en péril de mort. Si, selon nos désirs, le sauvetage devenait l'objet d'un enseignement général, vous seriez dès aujourd'hui en mesure de le doter d'un musée.

La natation vous inspire l'invention du chevalet au moyen duquel, par votre méthode, on formerait des nageurs sans la moindre difficulté.

En une multitude de cas différents, une bonne

télégraphie est nécessaire pour prévenir le naufrage, vous proposez tout un ingénieux système de signaux faits au moyen de solides — des formes les plus simples : sphères, cônes, cylindres, — afin d'échapper au grave inconvénient des flammes et pavillons dont les couleurs sont trop souvent difficiles à distinguer et qui, rangés dans le lit de vent, ce qui arrive une fois sur seize, ne servent plus à rien. Vous êtes l'auteur d'un sémaphore à une seule branche pour signaux de côtes, et d'un projet complet de signaux de marée, de jour, de nuit, de brume.

Les dangers du brouillard vous inspiraient, dès 1856, la trompette à soufflet, et vous l'exposiez à Dunkerque, en y joignant une *téléphonie*. Dix ans s'écoulaient et votre idée est enfin mise en pratique avec des développements et des modifications qui ne sauraient vous enlever l'honneur de la conception première.

« Qu'on se figure, dit *l'Armoricaïn* journal de
 » Brest, une gigantesque trompette, fixée vertica-
 » lement au sommet d'un réservoir d'air comprimé,
 » qu'alimente une machine soufflante, mue par un
 » manège de deux chevaux. Le pavillon de cet ins-
 » trument recourbé à angle droit peut parcourir un
 » angle de 180° dans le plan horizontal. Un robinet
 » d'échappement intercepte ou établit alternative-
 » ment la communication entre le réservoir d'air et la
 » trompette, de manière à produire des sons inter-
 » rompus par des intervalles de silence. La puissance
 » des sons est telle, qu'on les percevra distincte-

» ment de trois à quatre mille marins. Le mécanisme
 » sera mis en mouvement toutes les fois que, par suite
 » de l'état brumeux de l'atmosphère, on ne pourra à
 » la distance indiquée apercevoir le feu pendant la
 » nuit, ou la tour du phare pendant le jour.

» Il paraît que l'administration a l'intention d'éta-
 » blir un certain nombre de ces appareils sur les points
 » dangereux de notre littoral, où ils seront certai-
 » nement d'un grand secours pour les navires pris
 » par la brume dans le voisinage des côtes. »

A propos des bateaux inchavirables dont on s'occu-
 pait beaucoup alors, vers 1864, vous vous souvintes
 d'une pratique des naturels de l'Océanie, et vous fîtes
 aussitôt le plan d'un appareil aussi inchavirable que
 possible, c'est-à-dire d'une pirogue double composée
 de deux canots parallèlement unis par un système
 rigide. Pendant les inondations et fort souvent en
 mer ces barques conjuguées, dont l'idée première
 remonte à la plus haute antiquité, pourraient rendre
 de merveilleux services. Vous vous en apercevez et
 sur-le-champ vous vous remettez au travail.

Toujours sur la brèche, malgré la pauvreté, la
 maladie, l'isolement, la mauvaise fortune, les rail-
 leries acerbes, les dénégations, les injures et les
 injustices, vous ne vous êtes jamais découragé. Et
 aujourd'hui, valeureux septuagénaire, vous conti-
 nuez la lutte en versant des larmes sur les maux qu'il
 ne vous fut point accordé de prévenir.

Si l'on vous eut écouté, capitaine, si l'on avait
 suivi vos conseils, que de catastrophes irréparables

n'auraient pas eu lieu, combien de navires vogueraient encore que les flots ont dévorés, combien de milliers de naufragés vous devraient de n'avoir pas misérablement péri ! En y songeant, vous êtes navré.

Permettez-moi de vous offrir une consolation digne de vous.

— Non ! votre pieuse ambition n'est pas complètement déçue ; non ! vos enseignements ne resteront pas sous le boisseau, car votre livre, je l'affirme, deviendra l'école des sauveteurs.

A la vérité, vos idées comme vos nombreuses inventions, vous seront empruntées une à une, et, selon l'usage, les emprunteurs se garderont bien de vous en attribuer le mérite ; vous en avez tant jeté aux trente-deux vents qu'elles feront la fortune d'un nombre infini d'accapareurs. Inévitablement, après avoir reçu le baptême d'Outre-Manche, elles nous reviendront affublées de quelque ridicule pseudonyme britannique, — comme ces *squares* de Paris qui ne sont autre chose que nos *carrés* du vieux temps où nous plantions des arbres sur nos places publiques (1),

(1) Quand on plantait d'arbres une place dont on faisait un jardin, on lui donnait souvent le nom de *carré*, témoins : — le carré du Roi, le carré de la Reine, le carré Marigny, le carré Saint-Martin, etc. . . Les Anglais, en nous empruntant le mot, eurent le bon sens de le traduire en leur langue où carré se dit *square*, mais nous nous sommes bien gardés de retraduire leur *square*, sans quoi nous parlerions tout simplement en français. La grotesque histoire de ce néo-barbarisme municipal est, hélas ! celle des trois quarts des inventions et des idées françaises.

alors , elles seront acclamées , applaudies , adoptées.

Béranger qui a fait *l'Histoire d'une idée*, nous l'a déjà dit avec amertume :

Comme anglaise on lui rend justice ,
Son vrai père , le même jour ,
Pauvre et fou , mourait à l'hospice.

Pauvre , vous l'êtes , pour avoir voué votre vie à l'étude et à l'enseignement de l'art du sauvetage. Fou , grâce au ciel , vous ne l'êtes point , si ce n'est dans la langue des égoïstes. Mais , cœur généreux , c'est sans amertume que vous reconnaissez vos idées plus ou moins travesties en filles d'Albion. Pourvu qu'elles soient appliquées , vous ne vous souciez point du reste ! Comme la vraie mère du jugement de Salomon , vous vous écriez : — « Que l'enfant ne soit plus à moi , mais qu'il vive !... — Que l'idée ne me fasse aucun honneur , mais qu'elle sauve ! »

Vous avez traversé la vie en faisant le bien , et votre unique regret est de n'en avoir pu faire davantage.

Votre nom n'est guère honoré que par un petit nombre de braves sauveteurs , vos admirateurs et vos émules ; et cependant , il devrait être inscrit au frontispice de l'histoire de l'Humanité.

Mais quand se dissiperont enfin les ténèbres de notre barbarie fardée d'orgueil , quand avec une juste horreur les hommes de paix et d'amour effaceront du falte les noms des conquérants , des perturbateurs , des massacreurs , des bourreaux , l'heure aura sonné où resplendira triomphante la page sur laquelle sont

obscurément inscrits ceux des bienfaiteurs , des pacificateurs , des sauveurs , et là , — cher et vénérable maître , — le vôtre brillera parmi les plus éclatants.

Je ne vous ai connu que bien tardivement ; je le déplore à tous égards , et surtout parce que , si je vous avais rencontré plus tôt , je n'aurais point tant hésité à écrire les pages suivantes inspirées par le même sentiment que vos actes et vos leçons.

Aussi n'en est-il plus de cette nouvelle série du *Tableau de la mer* comme des précédentes qui , disais-je , au début de *la Vie navale* , ne s'adressaient point aux marins. Ici , je n'ai plus seulement pour objet de vulgariser la marine et d'initier les lecteurs à ce qu'elle présente de plus intéressant ; je vais plus loin , et crois que les documents rassemblés dans ce livre ne sauraient être inutiles même aux hommes du métier. Tout en dépeignant le naufrage et ses péripéties , j'ai voulu , comme vous , donner un côté pratique à mon ouvrage. Je tâche enfin , à votre exemple , de concourir aux nobles efforts des sauveurs qui , devant Dieu , devant la raison , devant le cœur , sont seuls vraiment dignes d'être grands et glorieux parmi les hommes.

G. DE LA LANDELLE.

INTRODUCTION.

DES DIVERS GENRES DE NAUFRAGES.

NAUFRAGE, d'après l'étymologie, *navis fracta*, navire brisé, implique la rupture du bâtiment; mais l'usage a étendu l'acception du terme à tout navire qui périt, fut-ce d'une pièce, comme, par exemple, en chavirant sous voiles.

Il n'est pas nécessaire d'être marin pour savoir que le terme *chavirer* signifie se renverser sens dessus dessous.

Le bâtiment chaviré est dans une position complètement désespérée.

Lors de la catastrophe, les hommes qui se trouvent à l'intérieur périssent inévitablement, — car si l'on a quelques exemples du contraire, ces exemples sont des exceptions qui tiennent du miracle. Quant aux hommes qui se trouvent dans la mâture ou sur le pont supérieur, ils sont presque toujours engloutis par la mer : — il est en effet très-rare que les plus habiles plongeurs parviennent à remonter à la surface, après l'horrible déplacement des eaux occasionné par la chute et le renversement du navire.

Heureusement, il est très-rare aussi qu'un bâtiment de quelque importance puisse chavirer. Sa forme même s'y oppose ; les constructeurs ne négligent rien de ce qui peut donner de la stabilité à la masse flottante. Un autre obstacle est le poids du navire lourdement chargé par ses marchandises ou son artillerie, et enfin par le *lest*, c'est-à-dire par des blocs de fer ou autres matières pesantes embarquées tout exprès. La résistance qu'offre la mer elle-même, des deux côtés du bâtiment, ici en l'empêchant de s'enfoncer, là en s'opposant à la sortie de la partie encore plongée, est un obstacle non moins puissant.

C'est ainsi que me parlait un vieux capitaine de vaisseau, mon oncle, du temps que j'étais enfant et que je le questionnais avec une curiosité enfantine.

— Mais mon oncle, lui dis-je avec embarras, s'il est impossible de chavirer, comment se fait-il donc qu'on en parle et que ce soit si connu ?

— Voilà une question qui me plaît, reprit mon oncle ; tous les mots doivent signifier quelque chose ; il n'en existe aucun qui ne représente une idée ; aussi le mot *chavirer* ne serait-il employé ni à terre, ni en mer si l'on ne chavirait pas. Seulement, monsieur mon neveu, vous oubliez que je ne parlais que des bâtiments de grandes dimensions et que des accidents en pleine mer sur des vaisseaux par l'effet de la tempête. D'ailleurs, en disant qu'il est très-rare de

chavirer, j'ai clairement indiqué que l'on chavire quelquefois.

— Pardon, mon oncle; je vois que je ne vous avais pas bien compris.

— Jette une coque de noix dans un bassin légèrement agité, elle ne tardera guère à se retourner sens dessus dessous, elle *chavirera* parce qu'elle n'est pas faite pour aller sur l'eau. De même un canot mal équipé, mal construit ou mal lesté, chavire trop souvent; enfin de fausses manœuvres ou quelque manque de précautions peuvent entraîner pour les plus grands navires ce genre de naufrage. Le bâtiment une fois retourné ne vaut pas mieux que s'il s'était fracassé en mille pièces, aussi disons-nous qu'il a fait naufrage, et l'on en dit autant du navire qui *coule*, de celui qui *sombre* ou de celui qui *sancit* ⁽¹⁾. Il y a, comme tu le vois, mon enfant, bien des genres de naufrages. J'étais en 1801 sur une frégate qui rencontra une frégate anglaise de même force à la hauteur du cap Finistère....

A ces mots de mon oncle, mon attention redoubla, et je laissai échapper une exclamation de plaisir qui provoqua son sourire bienveillant.

— Comment s'appelait votre frégate? demandai-je.

— *La Victorieuse*, elle portait 40 canons, était bonne marcheuse et avait un valeureux équipage.

(1). Voir page 20, *Note complémentaire*.

Notre commandant méritait de passer pour l'un des meilleurs capitaines de la marine française.

— Et l'autre frégate ?

— On la nommait *Fireball*, ce qui veut dire en anglais boule-à-feu ou grenade. De part et d'autre, avec une égale ardeur nous nous préparâmes au combat. Bientôt le canon tonne, on se rapproche, le feu redouble. L'action dura plus d'une heure presque à bout portant avec un acharnement extraordinaire. Les Anglais pointaient sur notre mâture et nous firent le plus grand mal ; deux de nos mâts tombèrent, le troisième ne tenait presque plus, mais nous avions dirigé tous nos boulets sur la ligne de flottaison de l'ennemi, ou, si tu aimes mieux, au ras de l'eau. Tout-à-coup, la *Fireball* vient à l'abordage et tâche de nous prendre d'assaut ; nous résistons vaillamment, repoussons ses soldats et matelots, et l'envahissons nous-mêmes. Elle est sur le point d'être prise ; mais un cri de détresse retentit de toutes parts : — « Elle va couler !... La frégate anglaise coule bas !... » Notre commandant fait battre la retraite, nous rentrons précipitamment à notre bord, où pas mal d'Anglais nous suivirent au risque d'être faits prisonniers. Le reste déploya les voiles de la *Fireball* qui s'éloigna sans difficultés, car nous étions hors d'état de la poursuivre. Demeurés maîtres du champ de bataille, nous allions être spectateurs d'un véritable naufrage. Une voie d'eau formidable

s'était déclarée dans les fonds de la frégate ennemie ; son équipage pompait tout en manœuvrant pour gagner la terre , mais l'eau montait sans cesse dans l'intérieur. De loin nous remarquions que la ligne de flottaison s'élevait graduellement , par conséquent les pompes ne suffisaient point. La côte n'était pas bien éloignée , toutes les voiles étaient tendues à un vent frais et favorable. Il s'agissait de savoir si les Anglais auraient ou non le temps de se mettre à l'abri ; l'on devait éprouver à leur bord les plus cruelles angoisses ; nous y prenions part nous-mêmes quoique nous fussions les auteurs de la voie d'eau. Dans la chaleur du combat , si l'on emploie tous les moyens pour faire périr l'ennemi , un sentiment d'une nature bien différente prend le dessus après l'action. La *Fireball* n'était plus à nos yeux qu'un navire en détresse dont l'horrible position éveillait notre intérêt. Nous eussions certainement expédié nos chaloupes pour recueillir son équipage sans la distance énorme qui nous séparait déjà. Les Anglais ne négligèrent rien de ce qui pouvait les sauver ; après avoir cloué des plaques de plomb sur les trous des boulets partout où c'était possible , après avoir tamponné , bouché , aveuglé les crevasses avec des planches , des paquets de cordes , des tresses , de l'étoupe et des toiles goudronnées , ils saablèrent autour de leur coque délabrée une grande voile pliée en deux ; ils mettaient à leur frégate un bandage comme

on en met sur une blessure , mais cette voile ne fut pour eux qu'un linceul. Le navire s'affaissa tout-à-coup , se releva deux fois sur la crête des vagues et disparut enfin sous les flots. Je l'examinais à la longue vue ; je vis au dernier moment les marins désespérés se jeter sur les canots , les mettre à la mer et s'y précipiter en desordre. Les canots ne surnagèrent point ; ils furent engloutis avec le navire , dont nous aperçumes les mâts pendant quelques instants encore ; mais soit par l'effet des courants , soit que le corps de la frégate eut touché le fond , les mâts plongèrent à leur tour ; à leur place nous ne tardâmes point à voir la quille du bâtiment retourné , — ou, pour mieux dire, *chaviré*, — ce qui te prouvera en passant qu'on chavire entre deux eaux. *La Fireball* fit un véritable *nauffrage* quoique un combat acharné fut la cause première de sa perte.

— Ainsi, mon oncle, quand un vaisseau coule, c'est qu'il a reçu des boulets qui l'ont troué dans l'eau.

— Doucement! on coule, quelle que soit la cause qui ait crevé l'enveloppe du bâtiment, sa *coque*, en te répétant un terme du métier dont tu as dû deviner la signification.

— Ce n'était pas difficile, je vois tous les jours des *coques* d'œufs et des *coques* de noix!...

— Eh bien, sur la *coque* d'un navire, le choc contre une roche, un banc de glace ou tout autre corps dur, produit le même effet qu'une bordée d'ar-

tillerie. Il y a de petits navires qui se sont défoncés sur la carcasse de plus gros qu'eux. Un premier naufrage en occasionnait ainsi un second. Un vieux bâtiment dont les *bordages* pourris se disjoignent, un navire que disloque en quelque sorte une secousse violente, sont exposés à couler des suites de la voie d'eau qui se déclare dans leur intérieur.

— Mon oncle, qu'est-ce donc qu'un bordage ?

— On appelle bordages, les pièces de bois clouées sur la membrure ou squelette du vaisseau. Ils revêtent toute la charpente comme la chair et la peau recouvrent les os du corps humain ; ils forment par leur assemblage la coque, ou, autrement dit, le coffre. Les bordages qui s'arrondissent à l'extérieur ont été courbés de force, et naturellement, tant que le navire est neuf, ils tendent à se redresser. On a l'exemple d'un petit bâtiment dont un bordage se décloua au large et qui coula aussitôt.

— O mon Dieu ! que de manières de périr sur mer, l'un coule parce qu'il est trop neuf, l'autre coule parce qu'il est trop vieux.

— Halte-là ! l'un coule parce qu'il est pourri, l'autre parce qu'il est mal cloué ! . . . Enfin, on coule toutes les fois que le navire est trop chargé. Certains commerçants, abusant de la capacité de leurs bâtiments de transport, ont occasionné par imprudence de déplorables naufrages. Tant que le *vaisseau* est au port, tout va le mieux du monde ; il s'enfonce un

peu plus que ne le voudraient les marins, qu'importe ! Le point essentiel n'est-il pas de porter beaucoup de marchandises ? — mais, une fois au large, au moindre mauvais temps, le danger se déclare ; il faut alors se hâter d'alléger la coque et jeter à la mer une grosse part des marchandises, sous peine de couler ou plutôt de *sombrer*, c'est-à-dire de s'enfoncer sous l'eau.

Mon oncle reprit haleine et me tapa doucement sur la joue, car je le regardais bouche bée avec des yeux ouverts comme des portes cochères.

— As-tu bien compris, mon enfant, la différence qu'il y a entre chavirer et couler ?

— Oui, mon oncle, celui qui coule disparaît au fond de l'eau comme ceci, dis-je en prenant sur la table une boîte oblongue de pains à cacheter que je baissai jusqu'au plancher ; mais celui qui chavire s'en va comme ça, continuai-je en retournant la boîte, dont le contenu s'éparpilla sur le tapis à ma grande stupéfaction.

Mon oncle se mit à rire pendant que je réparais mon étourderie, et quand, tout confus, je remis la boîte à sa place, il s'en empara :

— Elle est pleine jusqu'aux bords, chargée à couler bas, me dit-il. Un navire aussi imprudemment rempli, si la cargaison était composée de matières lourdes, serait exposé, au premier mauvais temps, à *sombrer*, ou, pour mieux parler, à *sancir*, c'est à dire à s'en aller comme cela.....

Et présentant la boîte par l'une de ses extrémités au tiroir entr'ouvert, il l'y fit glisser; puis il referma le tiroir.

Ce fut à mon tour de rire, car la démonstration mettait décidément les pains à cacheter à l'abri de mes maladresses.

— Le navire qui sancit, ajouta mon oncle, s'enfonce sous l'eau par le bout, à peu près comme une cuiller qui plonge dans un liquide. Au lieu de remonter hardiment sur la lame, il disparaît pour ne plus reparaitre.

On chavire par le côté, on sancit par l'avant ou par l'arrière.

Le bâtiment dévoré par les vagues descend dans le gouffre; nul des gens du bord ne survivra au désastre; *il périt corps et biens*. Si la catastrophe a lieu loin des côtes, jamais on n'aura nouvelles ni de lui, ni de ceux qui le montaient.

Un navire mal construit, un navire mal chargé, dont la cargaison risque de se déplacer et de rouler pendant la tempête à l'une des extrémités du bord, est exposé à sancir sous voiles.

On sancit aussi à l'ancre, quand des vagues effroyables enfantées par quelque tempête extraordinaire s'abattent sur un navire que retiennent ses câbles. Les tremblements de terre qui soulèvent brusquement les flots et surtout les raz-de-marée, terribles phénomènes de mer, qui ont beaucoup d'a-

nalogie avec les tremblements de terre, ont plusieurs fois fait sancir des navires à l'ancre. L'accident est toujours soudain ; et peu d'instants après, on voit le malheureux bâtiment, couche sur le flanc ou chaviré, flotter à la même place qu'il occupait, les mâts hauts, flammes et pavillons au vent.

Mon oncle parlait à peu près en ces termes, mais à mon goût, le récit de son combat naval de 1801 l'emportait de beaucoup sur toutes ses explications.

— Et votre frégate démâtée, lui demandai-je, que devint-elle ?

— Mon bon ami, répondit-il, tu me fournis l'occasion de te parler d'un autre genre de naufrage. Hélas ! notre pauvre *Victorieuse* s'échoua huit jours après. Pendant que les Anglais pompaient et tâchaient de se réparer, nos gens consolidaient le dernier de nos mâts qui restât debout. On y installa le plus de voiles que l'on pût et nous fîmes route pour Rochefort où nous comptions nous remettre à neuf. Mais une nombreuse escadre anglaise croisait en vue des passes ; nous fûmes bientôt poursuivis par quatre de leurs frégates, et nous aurions inmanquablement été capturés ou coulés bas, si notre commandant n'eut préféré un honorable naufrage. Il choisit une plage de sable fin protégée par un fort, puis, tout en rendant quelques coups de canon à nos chasseurs, il nous chargea de toile. Secondés par une belle brise et par la marée, nous gouver-

nous droit sur la côte. La *Victorieuse* filait près de dix nœuds, plus de trois lieues marines à l'heure.

Un silence solennel régnait à bord.

— Attention ! cria le pilote, nous y voici ! . . .

— Attention ! . . . répéta tout l'équipage.

Chacun se cramponna où il put.

La frégate toucha terre, le choc fut violent, mais la vitesse était telle que la quille glissa, en râclant le fond, sur une longueur presque égale à celle du navire même. Le dernier mât, dont la chute était prévue, craqua et tomba ; des cordages préparés d'avance l'empêchèrent de blesser personne ; la coque gemit, s'entr'ouvrit en plusieurs endroits et fut remplie d'eau en quelques minutes ; plusieurs des gros membres de la carcasse s'étaient rompus, la quille était en pièces, la *Victorieuse* tomba lourdement sur le côté. A cela près, nous étions sains et saufs sur la terre de France ; l'artillerie, les munitions, les agrès, furent retirés du bord ; la frégate échouée à marée haute, resta bientôt entièrement à sec ; on la démolit sur place, et de ses nobles débris fut construite la charpente d'une autre *Victorieuse* qui lui succéda sur la mer.

L'échouage volontaire ou involontaire n'est pas toujours une sorte de naufrage. On dit qu'un navire est échoué dès que, par une circonstance quelconque, il repose sur le fond. Dans beaucoup de ports, les

bâtiments échouent régulièrement à chaque basse marée. On s'échoue exprès sur certains fonds mous pour nettoyer la carène que découvrira le reflux ; au retour de la haute mer , on se retrouve à flot.

Un navire s'échoue enfin par accident sur un banc de sable , sur un lit de rochers ou sur un récif ; toutefois, cet échouage même ne constitue pas nécessairement un naufrage. A l'aide de la marée montante, au moyen d'ancres sur lesquelles on se touts , quelquefois en se faisant *hâler* par un navire remorqueur, à vapeur, à voiles ou à rames, le bâtiment se retire, plus ou moins endommagé, de sa situation délicate ; parfois encore, il suffit de l'alléger. Mais qu'aucun de ces moyens ne réussisse, que la mer, en grossissant, batte en brèche l'infortuné bâtiment, l'*échouage* devient *naufrage*. Le navire démantelé pièce à pièce, couché sur les écueils, démoli, brisé, reste cloué à la roche fatale. Il est entièrement perdu ; l'équipage l'abandonne dans les embarcations ou au moyen d'un radeau construit à la hâte.

Le trop célèbre naufrage de *la Méduse* fut un échouage sur le banc d'Arguin , prolongement sous-marin du Grand-Sahara au sud du cap Blanc.

Si l'échouage sur des récifs a lieu par un gros temps qui ne permet pas de mettre d'embarcations à la mer , c'est un naufrage complet , corps et biens , sans aucune chance de salut.

Le genre de naufrage le plus fréquent est la perte à la côte. Malgré les progrès de la navigation, l'on en a de continuel exemples. — Tantôt le bâtiment, paisiblement mouillé dans une rade, est entraîné en dépit de son ancre qui glisse ou, en terme du métier, qui *chasse*, et il vient se fracasser au rivage; — tantôt le câble s'est rompu, et le navire est jeté sur les rochers ou roulé à la plage; tantôt, quand on est sous voiles, les vents contraires poussent vers la côte le pauvre bâtiment qui lutte en vain pour gagner la plaine mer et qui, vaincu, finit par faire naufrage; — tantôt le brouillard, la nuit, ou quelque funeste erreur de calcul causent la perte du bâtiment qui croit naviguer en toute sécurité loin des terres; — quelquefois, par le plus beau temps du monde, sous les brillants rayons du soleil, par l'effet même du calme qui règne dans l'air et sur les flots, le navire, incapable de manœuvrer, est entraîné par un courant rapide vers la roche à pic où il se brisera.

Au volume du *Tableau de la mer, la Vie navale*, nous avons peint (chapitre IV) la situation du bâtiment frappé par un grain, puis assailli par le gros temps, puis enfin battu par la tempête et luttant contre elle, soit en plaine mer, soit au vent d'une côte sur laquelle il est affalé. Le chapitre V dont le présent ouvrage sera le développement, a été spécialement consacré au naufrage dont il passe en revue les genres principaux. Quelques pages du chapitre

VII : *les Pilotes et le pilotage*, ont trait au Sauveteur. L'héroïsme héréditaire des Bouzard de Dieppe nous a fourni un passage digne d'être rappelé. Comme exemple de patriotisme, nous avons cité le trait légendaire du vieil Arbraz d'Ouessant qui, de pilote, se fait naufrageur pour préserver le port de Brest des attaques de l'ennemi. A propos de la passion de la mer, le naufrage d'Yvon Nordet est succinctement raconté dans le même volume, où il est aussi question à plusieurs reprises d'appareils de sauvetage. Les costumes flotteurs, la chaloupe insubmersible et inchavirable Mouë, l'hydrostat et jusqu'à l'aéronef, ont donné lieu à des notices descriptives. Au chapitre XI : *Mélanges*, l'ordre et le sang-froid pendant le naufrage, la hardiesse de navigation, la tâche des conseils de guerre appelés à juger le commandant dont le navire a péri, sont l'objet de considérations qui seraient ici des redites.

De même, dans le volume *les Marins*, au chapitre du Capitaine, ses devoirs durant le naufrage ne pouvaient être passés sous silence. Ils sont, du reste, généralement connus.

Enfin, l'exemple extraordinaire du baleinier américain *l'Essex*, dont la perte fut causée par la fureur d'un cachalot gigantesque qui le fit sombrer par l'arrière, a été relaté au chapitre *Grandes pêches* du volume *Mœurs maritimes*.

Les variétés de naufrages sont infinies. Les cir-

constances qui les occasionnent ou qui les accompagnent ont donné lieu à des classifications techniques très-étendues. On a signalé cinquante et quelques genres de naufrages. Encore est-on nécessairement resté au-dessous de la vérité, car on n'a pu tenir compte des cas exceptionnels tels que le précédent. Il est facile de concevoir les différences essentielles qui se présentent selon que le naufrage est prévu ou imprévu, soudain ou lent, habilement accepté et combiné ou fatalement imposé sans que l'on puisse le modifier en rien, selon qu'il a lieu de beau ou de mauvais temps, de nuit ou de jour, en pays froids ou en pays chauds, sur des rives amies et secourables ou sur des rivages déserts, barbares, inhospitaliers, ennemis. Dans les eaux sans flux ni reflux, l'on n'aura ni les avantages ni les inconvénients des parages où la marée montante peut remettre le navire à flot, mais où la marée descendante le laissera complètement à sec. Les ressources dont on dispose en hommes valides, en embarcations, en vivres, en objets de genres très-divers, doivent également influencer sur les conséquences du naufrage dont l'histoire est à jamais interminable et dont la description même ne saurait être sans lacunes.

L'application contemporaine de la vapeur à la navigation a donné lieu à plusieurs nouveaux genres de naufrages; chaque invention analogue, chaque

espèce de construction navale aura la même conséquence. Il est certain que le naufrage inconnu du *Monitor* qui, après ses formidables exploits, a disparu en pleine mer, doit avoir un caractère à part. Celui d'un vaisseau à tourelles tel que le *Royal Sovereign* différerait à coup sûr et beaucoup, toutes choses semblables d'ailleurs, du naufrage d'un ancien vaisseau à voiles et même de celui de nos plus modernes cuirasses.

Restent les divisions principales :

Naufrages par l'eau qui pénètre dans le navire soit graduellement, soit instantanément, voies d'eau, submersion,

Naufrages par l'eau qui agit extérieurement, — courants, barres de fond, barres de flot dites mascarets, raz de marée ;

Naufrages par le vent qui fait sancir, sombrer ou chavirer, — rafales, tornades, ouragans, cyclones, typhons ;

Naufrages par suite de phénomènes électriques, — orages, trombes, tremblements de terre sous-marins ;

Naufrages par le feu, — incendies, explosions,

Naufrages par la terre, — en côte, sur des rochers, etc. . . . ;

Naufrages par choc contre un corps flottant, — collision dite abordage, rencontre d'épaves ou de glaces ;

Naufrages occasionnés par le brouillard ou par une obscurité profonde ;

Naufrages complexes, c'est-à-dire par la réunion de deux ou de plusieurs des causes ci-dessus.

D'autre part se présentent :

Les naufrages volontaires, les uns ayant pour objet de soustraire le navire et son équipage à la capture par l'ennemi ou par des pirates; — les autres frauduleux et constituant le crime de baraterie; ⁽¹⁾

Les naufrages par force majeure ;

Les naufrages par incapacité, par ignorance, par imprudence, par vices de construction, par défaut de précautions, par incurie professionnelle, — cas à beaucoup près les plus fréquents et dont on ne saurait assez se préoccuper, car ici l'on peut et conséquemment l'on doit user de tous les moyens pour prévenir ou atténuer les catastrophes.

(1) La baraterie n'est pas toujours un crime, car elle embrasse aussi bien les dommages causés au navire ou à la cargaison, soit par négligence, soit par impéritie, que ceux qui résultent de l'intention de nuire. Naturellement, la baraterie par imprudence ou par ignorance ne donne lieu qu'à une action civile.

Les deux cas les plus graves de baraterie criminelle, prévus par la loi du 11 avril 1825, sont : le naufrage volontaire, dans une intention frauduleuse, crime qui est puni de mort, et le vol du bâtiment par le capitaine, monstrueux abus de confiance qui entraîne la peine des travaux forcés à perpétuité.

Un genre assez fréquent de baraterie est la perte volontaire du navire dans le dessein de frauder les assureurs; nous en reparlerons.

• Voir, en outre, au sujet de la baraterie, notre roman *l'Âme du navire*, et au TABLEAU DE LA MER, volume *les Marins*, ch. II, le Capitaine, §. *Marine marchande*.

Répétons que d'immenses progrès ont été réalisés par la sollicitude des gouvernements, par l'hydrographie, le balisage et l'éclairage des côtes, par l'organisation du pilotage et par celle des secours portés de terre aux navigateurs en détresse. Si minime que soit dans le présent le budget du sauvetage comparé au budget de la guerre, en dépit d'Héraclite et de Démocrite, louons les généreux efforts des sociétés humaines d'Angleterre, de France, de Danemark, de Suède, de Hollande, d'Allemagne, telles que le *Royal-National life-boat Institution* ou que notre Société Centrale de Sauvetage des Naufragés. Ajoutons que nous fondons les plus grandes espérances sur l'action bienfaisante de ces associations toutes modernes.

Mais après avoir fait la juste part des éloges, faisons aussi celle des regrets et du blâme.

Les hommes les plus compétents s'accordent à reconnaître que *les deux tiers* des marchandises et que *les trois quarts* des personnes qui périssent annuellement sur mer, pourraient être sauvés par l'adoption générale de mesures plus efficaces que toutes celles qu'on a la sagesse de prendre ; déplorons amèrement l'absence de ces mesures. Elles sont applicables à l'immense majorité des naufrages, aux incessantes pertes à la côte comme aux épouvantables catastrophes qui ont lieu au large. Souvent elles préserveraient le navire même ; toujours elles contribueraient

puissamment au salut de la plupart des gens qui le montent.

Raconter des naufrages, — comme on l'a fait mille fois, — pour complaire aux lecteurs avides d'émotions poignantes, est un labeur ingrat devant lequel nous recuions depuis longtemps. Nous sentions bien la nécessité de faire entrer *les Naufrages* dans notre *Tableau de la mer*, et pourtant nous les ajournions en choisissant des sujets moins sinistres. Mais dès que nous avons compris qu'à côté du récit lamentable pouvaient se placer d'utiles leçons, dès que nous avons conçu l'espoir que l'exemple pourrait tôt ou tard rendre service aux voyageurs de la mer, notre répugnance a cessé. Et nous abordons enfin ces situations funèbres, parce qu'elles se sont transfigurées en pensées de secours et de salut.

NOTE COMPLÉMENTAIRE.

CHAVIRER, — CAPOTER OU FAIRE CAPOT, — SOMBRER,
— SANCIR.

Bien que plusieurs de ces termes soient confondus entre eux par les marins et même par quelques auteurs spéciaux, ils peuvent tous être définis avec précision.

Un bâtiment *chavire* lorsque, par une cause quelconque, il tourne sur son axe de longueur jusqu'à ce que sa quille se trouve hors de l'eau. Qu'il reste sur le flanc ou qu'il soit complètement renversé quille en l'air, il est également dit *chaviré*.

Les termes *capoter* ou *faire capot* ne sont applicables qu'au second cas, c'est-à-dire au renversement complet, quille en haut, mâts en bas.

Un bâtiment *sombre*, lorsque, ayant chaviré ou capoté, il ne reste pas à la surface, mais coule à fond.

Quelques auteurs veulent qu'on ne puisse *somber* que *sous voiles*. D'après eux, « le bâtiment ne *sombre* jamais que sous la pression du vent sur les voiles ou sous le poids de l'eau qui embarque dans le navire excessivement penché. Si après avoir chaviré sans être sous voiles, le bâtiment va au fond, il doit être dit *chaviré* et *coulé*. » — L'usage, maître souverain, se prononce contre cette distinction, puisque les marins disent journellement *somber à l'ancre*. A la vérité *somber* est très souvent employé (et nous-même l'avons souvent employé ainsi) à la place de *sancir*, le moins connu, mais sur la définition duquel tous les auteurs sont parfaitement d'accord.

Sancir, comme on l'a vu, c'est plonger par l'avant ou par l'arrière et s'abîmer sous les flots.

I.

LES DANGERS DE LA MER.

DANGERS CIVILS.

Droit de bris et naufrages — Naufrageurs et sauveteurs.
Naufrage de la MINERVA

Le vieil auteur des *Us et Coutumes de la mer*, Cleirac, dans l'explication qu'il donne des termes de marine usités de son temps, consacre aux *Dangers* un paragraphe singulièrement caractéristique. « Il y » en a, dit-il, de deux espèces, sçavoir : de *civils* » et de naturels. »

Ces derniers sont évidemment les gros temps, les écueils, les rochers, les bancs, les glaces, le feu, les vers rongeurs, les tempêtes, orages, tourbillons, trombes, barres et raz-de-marée, dangers qui menacent à jamais le navigateur, mais que l'on peut conjurer ou amoindrir par des institutions prévoyantes et par de sages précautions.

« Les premiers , poursuit Cleirac , sont nommez
» *Dangers de la Seigneurie, Risques de terre*, et sont
» les défenses, les rigueurs, les douanes et les exac-
» tions que les seigneurs des lieux pratiquent ou
» exigent sur les marchands , les mariniers et les
» naufragez.

» Les pirates et gens de guerre sont aussi de
» grands dangers. »

Or, les *dangers civils* passaient , hélas , pour les plus terribles , tant la malice humaine l'emporte sur la fureur des éléments. Les infortunés trafiquants avaient à craindre toutes les rencontres, tous les rivages , les havres même où ils apportaient l'abondance, les soldats qui , tenant garnison dans ces havres , y représentaient *la Seigneurie*, et jusqu'aux lois et réglemens qui auraient dû les protéger. Le naufrage entraînait le pillage des marchandises par les riverains, presque toujours l'esclavage , trop souvent la mort. Dans la plupart des langues anciennes *étranger* est synonyme d'*ennemi*. On faisait œuvre pie en immolant aux dieux les victimes du naufrage.

Le droit de s'emparer de tout ce qui appartenait aux malheureux naufragés fut inscrit dans la plus ancienne des lois de la mer, celle des Rhodiens , qui remonte à dix siècles environ avant l'ère chrétienne. A la vérité , ils réformèrent par la suite cette odieuse disposition qui résultait des usages alors en vigueur sur toutes les côtes, où la piraterie avait trop vite

succédé au commerce pacifique. La loi devint juste et tutélaire.

Les empereurs romains adoptèrent en la complétant la loi rhodienne. « Mais, dit Valin, le mal était trop invétéré pour que la sagesse et la vigilance des législateurs eussent le pouvoir d'y remédier ⁽¹⁾. »

Les atroces coutumes du paganisme se perpétuèrent d'âge en âge. On en retrouve des traces innombrables dans les édits et règlements des seigneurs du littoral. Cleirac, qui écrit en 1671, l'atteste par sa définition des dangers de la mer.

« Les seigneurs, dit de son côté Beaussant, firent sur les côtes de France ce que les empereurs avaient fait partout; ils enlevèrent au premier occupant le droit de bris et naufrage. La puissance de la religion chrétienne, qui avait donné au monde la liberté et la charité, échoua contre ce crime. Les excommunications fulminées par les conciles et par les papes ne purent retenir les exactions féodales ⁽²⁾ et le pillage des vaisseaux naufragés. Saint Louis ne fit renoncer le duc de Bretagne, Pierre de Dreux dit Mauclerc, au droit de naufrage, qu'en le déterminant à y substituer des missions que les navigateurs lui payaient et qui lui

⁽¹⁾ *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de 1681 (1706), L. IV, tit. IX. Des naufrages, bris et échouements.*

⁽²⁾ Concile de Latran, bulle *In cœna Domini*.

» rapportaient autant que les rapines qu'elles abo-
» lissaient ⁽¹⁾. »

Nos rois continuant à suivre l'exemple de saint Louis, l'abus diminua de siècle en siècle. Par l'ordonnance de 1681, Louis XIV prend sous sa protection et sauvegarde les vaisseaux, leurs équipages et chargements, jetés par la tempête sur les côtes du royaume ou qui auraient autrement échoué, et généralement tout ce qui aurait échappé au naufrage ⁽²⁾.

Il est enjoint à tous les sujets du roi « de faire tout
» devoir pour secourir les personnes qu'ils verront
» dans le danger du naufrage. »

Ceux qui attenteraient à leurs vies ou à leurs biens seront punis de mort, sans qu'il leur puisse être accordé aucune grâce.

La civilisation, l'humanité, l'emportent donc enfin.

Et pourtant, à l'époque où nous vivons, des vestiges de l'antique barbarie se retrouvent encore dans les mœurs de certains cantons de l'Europe. En Angleterre, en Poméranie, en Espagne, en France même, dans un nombre infiniment restreint, il est vrai, de localités, les habitants ne sont pas seulement des pillards de cargaisons, — l'occasion suscite partout des larrons de ce dernier ordre, —

(1) *Code maritime*, titre IX, des *Naufrages*.

(2) Livre IV, titre IX, art. 1.

mais des naufrageurs provoquant les désastres ou tout au moins se tenant incessamment prêts à en profiter avec une rapacité souvent dangereuse. Ces gens de proie n'ont pas tout à fait disparu de quelques points reculés de notre vieille Armorique, terre qui produit par centaines les pilotes intrépides et les sauveteurs dévoués.

En dépit de leurs prêtres, des douaniers, des gendarmes et des marins de profession, les riverains de Kerlouan, de Guissény, de Landéda, du Corréjou et des paroisses avoisinantes récoltent comme leur propriété légitime les débris et le chargement des navires naufragés.

Pol de Courcy dans *la Bretagne Contemporaine* ⁽¹⁾ l'atteste en ces termes :

« Les *paganis* (les païens) forment une population à part qui s'étend depuis Trefflez, à l'est, jusqu'à Plouguerneau et à l'embouchure de l'Aber-Vrac'h, à l'ouest.

» Habitues dès l'enfance à regarder l'Océan comme leur tributaire, « — comme une vache qui aurait mis bas pour eux, » — disent-ils dans leur énergique langage, faisant ce qu'ils ont vu faire à leurs pères, ils sont loin de comprendre l'atrocité de leur coutume. A voir ces hommes coiffés d'une calotte grecque, le haut de la tête rasée, le reste des

(1) 1864.

cheveux flottant de toute leur longueur sur le dos ou tordus et passés dans les bords relevés de leur calotte de laine bleue; vêtus d'un pourpoint de berlinge brua, leur caleçon arrêté au-dessus du genou, laissant en tout temps à découvert des jambes sèches et nerveuses, ne croirait-on pas que leurs pères ont traversé l'Euxin et l'Archipel et ont importé jusqu'en Armorique leurs costumes et leurs habitudes inhospitalières? Ils vivent d'une idée : la manne de la mer; elle leur est aussi précieuse que la manne du désert aux Hébreux.

Le *Pagan* ne voit que la mer, il la couve des yeux, il saisit ses impressions les plus fugitives, et sait, au moindre indice, quelle sera son humeur du soir ou sa colère de la nuit. A la vue d'un navire en détresse, la plage se couvre de pirates improvisés, désertant dans l'espoir du pillage, la ferme, la charrue, l'église même pour aller au *pensé* (bris). La voix des pêcheurs et des pilotes se renvoyant des avis et des signaux est souvent impuissante contre la force destructive du vent, et si le navire ballotté de vague en vague, vient à se briser sur ces récifs qui lui servent de lit funèbre, le rivage offre la triste ressemblance de ces champs de mort où se précipitent, après la bataille, les animaux carnassiers. Dispersés sur les rochers les plus avancés dans les flots, ils ne songent, avec leurs longues perches armées de crocs, qu'à tirer à sec ces barils, ces caisses, ces ballots

que leur envoie la tempête, et chaque épave qu'ils parviennent à haler à terre, est accueillie par des trépignements de joie. Alors intervient parfois la force armée. »

« Comment de tels hommes, dit M. Goulven Denis, en présence de la réalisation de leurs rêves, consentiraient-ils à lâcher leur proie devant le sabre de quelques douaniers ? Quand un bris est là, il y aurait à courir le risque d'un boulet en pleine poitrine, ils iraient : Ils semblent obéir fatalement à des instincts de race. »

M. Goulven Denis, docteur-médecin, qui, fixé à Roscoff, est appelé, par l'exercice même de sa profession, à parcourir les cantons avoisinants, a, sans contredit, l'autorité nécessaire pour s'exprimer comme il le fait. — « Les paganis, nous écrit, de son côté, un autre habitant du pays, ne sont pas prêts de se priver des plaisirs du pillage. » — Espérons le contraire et hâtons-nous de constater que, de l'aveu de Pol de Courcy, leurs *instincts de race* ont fléchi devant les efforts des gens de bien, leurs mœurs féroces se sont fort adoucies : « les naufragés ne sont plus maltraités, et sont même généralement l'objet d'une pieuse compatissance. »

Ajoutons qu'on est en droit d'attendre une transformation encore plus complète des généreux exemples de la Société Centrale de sauvetage des naufragés, qui établit des postes de secours à l'embouchure

de l'Aber-Vrac'h et sur plusieurs autres points du même littoral.

Un trait charmant raconté en ses *Esquisses* par Alfred de Courcy, fera, d'ailleurs, parfaitement juger des progrès obtenus et de ceux qu'on est désormais fondé à prévoir.

« Il y a quelques années (c'est-à-dire vers 1836), le cure de Landéda obtint un glorieux triomphe. Un dimanche, au milieu de la grand'messe, l'assistance, distraite de son recueillement par la nouvelle d'un naufrage, se précipita en foule sur la grève, et procéda lestement au sauvetage, en appliquant sa doctrine favorite sur la charité bien ordonnée. Le bâtiment était chargé de toile; chacun en fit sa provision, et, après l'avoir déposée dans sa ferme, s'en revint au bourg, sans remords, pour chanter les vêpres, croyant avoir fait une chose irréprochable. Le curé ne pensait pas de même. Il monta en chaire, l'indignation le rendit éloquent; ses paroissiens se sentirent émus et troublés par la généreuse énergie de ses reproches; et le lendemain matin il trouva entassés dans le jardin du presbytère, au grand préjudice de ses plates-bandes, tous les ballots de toile, fruit du pillage de la veille. ⁽¹⁾ »

Les coutumes antiques, les préjugés traditionnels, les *instincts de race*, peuvent donc céder devant la

(1) *Le Breton*, § 1. *les Campagnes*.

seule persuasion. On verra comment l'intervention de la justice peut amener aussi les plus heureux résultats.

A une vingtaine de lieues dans le sud de la côte des *paganis*, c'est-à-dire à partir de la pointe de Penmarc'h jusqu'à la Torche, dans la baie d'Audierne, les naufrageurs bien que retenus par la crainte des douaniers et des gendarmes, exerçaient encore en 1835 leur cruelle industrie. Le point le plus mauvais a nom La Palue ou La Palud. Durant deux kilomètres environ les dunes sont bordées de marécages presque inextricables qu'habite une population aussi farouche que misérable. Là végète entassée sous d'horribles huttes creusées dans le sol, loges immondes dont ne voudraient pas des cannibales de la Nouvelle-Zélande, une foule d'êtres hâves, à peine vêtus, couchant sur des litières de jonc humide et dévorant avec avidité des aliments sans nom. Pour une semblable tribu, le naufrage devait être un Dieu nourricier.

Un ancien chroniqueur, parlant des habitants de l'île de Sein, désormais convertis au sauvetage et dignes de toutes nos sympathies, disait : « Ils n'ont » de vin que ce que la mer leur en jette par les fréquents naufrages des vaisseaux. » Pour les malheureux riverains de La Palue, le dicton est resté vrai jusqu'après 1830. Dès qu'un navire est en péril en vue de leur côte, nous disait un ancien habitant du

pays, hommes, femmes et enfants s'y précipitent pour piller. Sans pitié pour les naufragés, qu'ils n'osent plus massacrer comme jadis, ils les laissent froidement périr sous leurs yeux, puis les dépouillent et les enterrent précipitamment. Un naufrage amène parfois de vrais combats entre les pillards et les préposés des douanes ou la gendarmerie.

En 1815, le vieux sauveteur à qui ce livre est dédié, Jules Conseil, qui venait de servir comme aspirant de deuxième classe dans les marins de la garde impériale, se trouvait en disgrâce à Audierne, où il donnait des leçons de mathématiques à six jeunes marins, intrépides et vaillants garçons toujours disposés à lui prêter main-forte. ⁽¹⁾

Il se tenait avec l'un d'eux, nommé Louédec, sur le rivage, par un de ces temps horribles qui brisent les profondes lames de l'Atlantique à des remparts de granit mitrillées par les énormes galets du fond. Les deux marins contemplaient le magnifique et terrible spectacle de la tempête. Les longues vagues se roulaient au large, couraient vers la côte en joûtant de vitesse, secouaient leurs crinières d'écume, se précipitaient et se tordaient en soulevant les fonds, puis

(1) Dans notre dédicace nous disons que Jules Conseil était *presqu'illétré*, et l'on voit ici qu'en 1815, à l'âge de vingt ans, il donnait des leçons de mathématiques. Serons-nous obligés de dire que, tout en ignorant complètement, comme il les ignorait, l'orthographe et les règles de la grammaire, on peut être très-capable d'enseigner les deux trigonométries ?

livraient l'assaut. Tumulte épouvantable, grincements affreux, chocs et soubresauts, confusion des éléments : les rochers ruissellent, les eaux sont chargées de sables et de cailloux, la grève et l'écume s'amalgament, l'air est salé, les vents balaient une poussière humide. Tous les rochers hurlent : Penn-marc'h, la tête de cheval, fait entendre des rugissements de lion ; la Torche, qui se dresse comme un fantôme enveloppé d'un linceul blanc, pousse la clameur du naufrage. Malheur au navire que menaceraient ces vents, ces lames et ces écueils !

Tout-à-coup Louédec s'écrie : Voile !

— Les malheureux ! murmure Conseil, par cette brise d'ouest ils se soutiennent grâce à la marée, mais quand elle se renversera, ils seront brisés à la côte.

— Oui, c'est clair, mais où se perdront-ils ?

— Là, par le travers de Plovan, si le temps reste le même et je ne vois pas apparence de changement.

— En face de Plovan, dit Louédec consterné, mais c'est La Palue ! Les pauvres gens n'ont aucune chance de s'en tirer ; les sauvages des marais les pilleront et les rejeteront à la mer.

— Est-ce possible ? Y a-t-il donc encore des naufrageurs dans notre pays ?

— Il n'y a pas autre chose entre Plovan et Tréguennec. Les Paludiers, pires que des Bédouins, guettent déjà leur proie.

— Eh bien ! ne souffrons pas qu'ils y touchent !

— Il y a trois lieues d'ici là.

— Il y a quatre heures avant le naufrage , car le brig manœuvre serré. Cours à la recherche de tes camarades , moi , je vais me procurer des vivres et des armes ; rendez-vous général au carrefour du Rosaire !

Peu d'instant après , les sept marins , armés jusqu'aux dents , se mettaient en marche pour La Palue , tandis que le brig qui , — comme on le sut plus tard , était *la Minerva* de Saint-Malo , — résistait encore à l'aide du courant.

Parti de Cadix pour Le Havre avec un chargement d'huile , d'amandes et de vins d'Espagne , ce bâtiment longeait de près les côtes , lorsque le vent , ayant brusquement changé de direction , le mit dans une position désespérée : point d'abri ou relâcher ; de tous côtés des pointes rocailleuses ou des bancs de récifs barrant la route , une côte malsaine sous le vent , et la tempête rendant impossible de s'élever au large.

De minute en minute , *la Minerva* se rapprochait de sa perte. Par le chemin le plus court , les sept sauveteurs couraient. Ils couraient à travers champs et fossés vers l'étroite chaussée naturelle qui sépare les marécages des dunes au bas desquelles s'étend la grève aux galets ronds. Ils couraient en terre ferme , perdant parfois de vue le malheureux brig , l'apercevant parfois du sommet de quelque monticule.

L'état de la mer et l'heure de la marée ne leur avait pas permis de s'aventurer sur la grève de Penhors, qui découvre avec le reflux, mais où l'on rencontre des sables mouvants, autre risque terrible pour le piéton inexpérimenté. Tout est péril dans ces affreux parages : les éléments et les hommes, les cailloux avec lesquels la mer vous lapide, les sondrières que creusent les tourbillons et les crochets maudits des naufrageurs.

Conseil, Louédec et ses cinq camarades, Job Mocaër, Lemoal, Trevidic, Yvon Traouedal et Cavelhier, tous nés dans le pays, parlant bas-breton et capables d'essayer du raisonnement avant d'user de menaces, arrivèrent à temps au point voulu. Le renversement de la marée avait eu lieu. Le capitaine de la *Minerva*, voyant qu'il était drossé en côte, choisit de son mieux l'endroit le moins redoutable. La plage y était sensiblement découverte; un échouage qui permettrait de sauver les passagers et les matelots lui sembla possible; il fit donc vent arrière vers ce point du plateau de Penhors. En moins d'une minute, il devait se briser.

Les sept sauveteurs attendaient anxieux.

Au même instant, derrière eux, se font entendre d'atroces clameurs. Aux sifflements de la tempête se mêlent de sinistres cris de joie. Ici l'on tremble d'horreur ou de pitié et les plus généreux sentiments font battre les cœurs; là, on frémit d'un hideux espoir

De toutes les anfractuosités surgissaient des naufrageurs.

Vestes courtes, larges braies de toile, longs cheveux flottants, les yeux enflammés de convoitise, les pâles et maigres Paludiers sont accourus de tous les coins de leurs marais. Leurs femmes et leurs enfants les accompagnent. Ils se sont munis de crocs enmanchés, de lignes garnies de plomb, d'hameçons et de filets. Les hommes sont armés de pelles, de pioches, de falx; les femmes portent des sacs ou des paniers. Voici la moisson de la mer.

— Au nom de Dieu! leur crie Conseil, que pas un de vous ne descende sur la grève!

Des hurlements couvrent sa voix. Il ne peut plus essayer de la persuasion. Ses camarades et quelques douaniers qui les ont rejoints mettent en joue les naufrageurs. Conseil fit feu sur un vaisseau de mer et l'abattit à ses pieds.

Les corbeaux de terre croassèrent des menaces, s'assemblèrent sur le sommet des roches, semblèrent se concerter et disparurent enfin comme par enchantement. — Ils allaient chercher des armes à feu.

Cependant le brig avait touché terre avec une violence telle que ses deux mâts tombèrent à la fois. Les Paludiers le virent et poussèrent des cris terribles, mais l'énergique contenance des marins et des douaniers les empêcha de se ruer sur la plage. — Ce n'était que différé.

Le capitaine de *la Minerva* espérait pouvoir mettre ses embarcations à flot ; elles furent toutes emportées par les lames ; le bâtiment , battu en travers , se fracassait.

Parmi les passagers se trouvait le jeune fils d'un consul espagnol , Don Manuel de Galdos , qui avait été spécialement confié au capitaine. Celui-ci le prit dans ses bras et se mit à la nage , mais un débris , qui frappa le jeune homme , le lui arracha. Il devait être ramené au rivage par Conseil et Louédec , car , à peine débarrassés des naufrageurs , les sept marins bretons avaient pu se mettre à l'œuvre.

Laissant leurs armes et leurs provisions à la garde des douaniers , ils s'élancèrent dans les flots , et malgré le plus terrible ressac , sauvèrent plusieurs des naufragés. Sur douze hommes qui montaient *la Minerva* , quatre périrent écrasés ou noyés ; les huit autres durent exclusivement leur salut aux vaillants efforts de Jules Conseil et de ses élèves.

En effet , à peine étaient-ils à terre que les naufrageurs revinrent en très-grand nombre et avec quelques fusils. Les marins n'eurent garde d'engager le combat pour s'opposer au pillage. Ils avaient mieux à faire. Avec une pieuse sollicitude , ils portèrent les blessés et conduisirent les autres naufragés jusqu'au bourg le plus voisin , où l'on se procura une charrette. Le soir même , les survivants de *la Minerva* et le jeune Manuel de Galdos , dont les jambes avaient

été gravement déchirées, étaient hospitalièrement traités dans la petite ville d'Audierne.

Le pillage se consommait. Les vins d'Espagne aidant, les Paludiers devinrent indomptables. Quoique toutes les brigades de douane des environs et quelques gendarmes fussent sur les lieux, on n'en vint point à bout. La cargaison entière disparut dans le marécage. Mais les faits étant des mieux prouvés, la commune de Plovan fut condamnée à payer et paya une indemnité proportionnelle au dommage.

La leçon fut insuffisante. Les innocents, d'ailleurs, durent pâtir pour les coupables; tels inoffensifs cultivateurs, bourgeois ruraux ou même châtelains, payèrent pour les misérables auteurs du dégât. Les douaniers et les gendarmes eussent-ils fait feu sur les coupables qui, certainement, auraient riposté. La leçon eut été insuffisante de même. L'esprit de rapine et l'entêtement vingt fois séculaire des naufrageurs ne peuvent être vaincus par la force. Relégués dans leur triste marécage, ils restent féroces malgré les généreux exemples des populations maritimes des alentours. Les secourir, les moraliser, leur apprendre à respecter le droit des gens est un devoir dans notre temps et dans notre pays. Convertis au bien par le soulagement de leurs maux et par de sages enseignements, ces malheureux, comme les insulaires de Sein qui méritaient autrefois le surnom

de *Demons de la mer*, se transformeraient assurément de pillards acharnés en valeureux sauveteurs.

Le changement de mœurs des habitants de Plogoff, commune située à quatre ou cinq lieues de celle de Plovan, en est la preuve éclatante.

À l'extrémité méridionale de la baie des Trepassés, qui doit son nom funèbre à la fréquence des naufrages, sur la pointe du Raz de Sein, se perdit corps et biens, en 1835, le brig anglais *le Violet*, dont la cargaison, la plus tentante, la plus damnable qu'il y eut au monde, se composait de vins d'Espagne. Prévenu du sinistre, le commissaire de marine d'Audierne, M Broquet, accompagné de tous les douaniers et de tous les gendarmes disponibles, se rendit immédiatement sur les lieux. Les paysans, riches ou pauvres, étaient à l'œuvre, embrassant tendrement les barriques andalouses, humant le Xérès ou le Rota, et peu disposés à lâcher prise. À la faveur de l'obscurité, les moins ivres lancèrent des cailloux. Quelques énormes blocs de rocher, dégringolant de la falaise, obligèrent même le commissaire à se réfugier dans une grotte, pendant que les gendarmes les débusqueraient.

Épisode agréable à raconter : il y avait parmi les paysans un vieux matelot qui, peut-être, aurait fait merveilles pour secourir des naufrages, mais qui, ne voyant à la côte que des barriques de vin, ne put tout à fait résister à la tentation. Il se saisit d'un

tonneau , le flaire , le sonde , et cédant au mauvais exemple , y goûte , en se proposant bien de ne boire qu'un petit coup. Il a poussé la précaution jusqu'à préparer un bouchon pour fermer le trou qu'il va faire. Par malheur, le vin est exquis , la soif vient en buvant ; au premier coup succède le second , qui sera suivi de tant d'autres , que les fumées capiteuses du nectar le mirent hors d'état d'accomplir sa louable intention. La pièce coulait sur lui ; étendu sur le dos, il tenait encore à la main son bouchon trop inutile.

Une jeune fille de dix-huit ans apercevant au fond d'un précipice un cadavre qui se trouva être celui du capitaine , s'y glissa pour le dépouiller de ses vêtements , et secondée par deux petits garçons , elle y réussit , au risque d'être cent fois broyée. Quand elle comparut par-devant le commissaire :

— Je ne croyais pas faire mal , répondit-elle naïvement , puisque sans moi ces effets auraient été mis en lambeaux et perdus pour tout le monde. J'ai couru dans les crevasses un danger si grand que , pour argent ni pour or , je ne voudrais recommencer.

A cette époque déjà , si les riverains n'avaient pas cessé de dépouiller les cadavres , ils s'exposaient avec courage pour sauver les vivants , les recueillaient et les soignaient , en ne réclamant que le remboursement de leurs frais , — chose fort légitime eu égard à la pauvreté de la plupart d'entr'eux.

Lors du naufrage du *Violet* , sauf le vin qui sera

bien longtemps encore l'appât des naufrageurs bas-bretons , il n'y eut de pillé que des cordages ; mais la pluie de cailloux était un acte criminel qui justifiait une punition exemplaire. Une indemnité et des amendes ne pouvaient suffire. M. Broquet déploya la plus grande fermeté. Des visites domiciliaires furent, à sa requête , opérées chez tous les paysans ; elles amenèrent la saisie des épaves volées. La justice sévit spécialement contre les plus aisés des pillards ; seize d'entr'eux furent condamnés à l'emprisonnement.

Grande fut l'exaspération des gens de Plogoff. De tous côtés on ne parlait que de faire un mauvais parti au commissaire de marine : — Malheur à lui s'il osait , désormais , venir chasser dans la commune.

M. Broquet se fit un point d'honneur d'y aller, et se tenant attentivement sur ses gardes, attendit longtemps une attaque. Vint le moment où furent libérés les gens condamnés à la prison ; le commissaire affecta de chasser sur leurs terres, et notamment sur celles du plus riche , qu'on lui signalait comme le plus dangereux.

Un jour enfin , à l'angle d'un champ , le paysan apparaît, et l'interpellant en bas-breton :

— N'êtes-vous pas, demanda-t-il, M. Broquet, le commissaire de marine d'Audierne ?

— Oui , c'est moi , et après ?

— Eh bien , monsieur , je vous dois six mois de

prison , et je viens vous dire : « Merci, » parce que je suis un honnête homme.

— On prétendait que vous vouliez vous venger de moi ?

— On vous a menti. Si chacun avait su faire son devoir comme vous le vôtre , il y a longtemps qu'il n'y aurait plus par ici de voleurs de bris , ne comprenant rien au mal qu'ils commettaient. Merci donc, au nom de tous les gens de la paroisse ! Gare à qui vous insulterait , et chassez chez moi tant qu'il vous plaira ; je m'en ferai honneur.

Depuis cette mémorable conversation , l'on n'a plus ouï parler de naufrageurs sur toute la côte d'Audierne , et les tristes marécages de la Paloe auraient eux-mêmes , nous dit-on , perdu leur odieuse renommée.

Une surveillance de plus en plus active et de plus en plus efficace est , en outre , exercée par de très-nombreux douaniers , hommes dont le courage admirable se manifeste constamment en présence des sinistres. Le préjugé populaire qui poursuivra les douanes jusqu'à leur abolition complète , confond trop souvent l'institution avec ses agents. Ceux-ci , ne se bornant pas à combattre la contrebande sont , le plus souvent , d'intrépides sauveteurs.

Il nous importe de le proclamer , — non-seulement pour rendre pleine justice à toute une classe de gens humains et courageux , mais encore parce que

les douanes, longtemps rangées parmi *les dangers civils* les plus redoutés des navigateurs, ne laissent point, en certains cas, d'être susceptibles de venir en aide aux navigateurs en péril.

Au chapitre des Quarantaines nous avons cité l'exemple des rigueurs du service sanitaire à l'endroit de navires que l'intendance condamnait impitoyablement au naufrage ⁽¹⁾. La salubrité publique étant un intérêt d'un ordre plus élevé que les droits du fisc, lorsque les douanes ont commis des fautes analogues, elles sont évidemment plus blâmables. Mais les douaniers, — esclaves de consignes absurdes en pareil cas, — sont innocents de leur application et n'en sont pas moins des hommes dont la généreuse ardeur rivalise pour les sauvetages avec celle des gens de mer. — Aussi faut-il louer la Société Centrale de sauvetage des naufragés de s'être fait, en 1866, des douaniers du littoral de précieux auxiliaires dont les fusils se convertissent, au moment du péril, en autant de porte-amarres.

Emblème frappant de la marche consolante de la civilisation dans la bonne voie, voici donc *le danger civil* devenu *secours humain* : le douanier lance au navigateur la corde qui le sauvera ; et quand le naufragé aura été hâlé à terre, le représentant moderne des tracasseries, des impôts vexatoires et des exac-

(1) *Le VIEU NAVIGÉ*, Chap. X. Des Quarantaines.

tions d'autrefois, est celui qui le recueillera, le pansera, le soignera, le rappellera à la vie.

Un jour, — chose évidente, — les douanes seront abandonnées par force majeure, comme le sont aujourd'hui les armures moyen-âge, les galères, la poste aux chevaux, le télégraphe Chappe, les astrolabes et les quinquets ; mais les postes du littoral seront maintenus pour les guetteurs de l'œuvre de secours et le nom de *douanier* changeant de signification voudra dire : sentinelle de sauvetage.

En dépit de M. Goulven Denis, la douane, dès à présent, contribue à la diminution continue du nombre des naufrageurs, tant en inspirant une crainte salutaire qu'en donnant le bon exemple et enfin en usant de persuasion comme le curé de Landéda.

L'exemple est donné aussi, et fort éloquemment, par les stations de sauvetage. La baie d'Audierne en a une dont le canot s'est signalé à diverses reprises, notamment le 15 mars 1866, en recueillant au milieu des brisants sept hommes de la chaloupe de pêche *la Sainte Hélène* qui venait de chavirer.

De tels actes parlent à la fois au cœur et à l'imagination des populations riveraines ; et par cela même que la louange des sauveteurs retentit dans les chaumières, la qualité de naufrageur doit y devenir odieuse.

Si, donc, sur les rivages de France, quelques rares cantons font exception à nos coutumes essen-

tiellement hospitalières et secourables, il faut, pour l'honneur même de notre patrie, que ces cantons arriérés deviennent de plus en plus l'objet de l'active sollicitude des diverses administrations et du clergé, afin qu'ensuite les naufrageurs, qui ne pécheraient plus par ignorance, qui ne pilleraient plus avec une sorte de sécurité de conscience en vertu du préjugé traditionnel, puissent être traités comme le sont les pirates et les incendiaires.

Quant aux monstres qui savent parfaitement quel crime ils commettent, on ne leur doit aucune indulgence; on deviendrait leur complice en leur accordant la moindre grâce.

Au mois de janvier 1866, le *Morning Post* appelait à bon droit l'attention du gouvernement anglais sur la barbarie des habitants du littoral qui allument des feux pour provoquer des naufrages dont ils se partagent les bris.

« Cette coutume, disait le journal, particulière
» autrefois au comté de Cornouailles, semble se ré-
» pandre aussi dans celui de Durham, sur les côtes
» de la mer du Nord. Un grand nombre de navires
» se sont perdus récemment entre Sunderland et
» Tynemouth, sur des rochers où on avait vu briller
» de faux signaux.

» C'est bien assez des tempêtes de l'Océan, si
» fréquentes dans cette saison, sans que la malveil-
» lance vienne encore ajouter à la furie des élé-
» ments. »

Le *Morning Post* et plusieurs autres journaux anglais proposent la plus énergique répression contre un crime dont la recrudescence les effraie. Sur les côtes de la mer du Nord personne n'ignore quel est le droit sacré des navigateurs.

Les naufrageurs modernes sont des industriels en pillage maritime, de francs assassins. Les organes de la presse anglaise ont donc parfaitement raison de vouloir qu'on leur applique purement et simplement les anciennes lois de George II, par lesquelles le fait seul d'avoir allumé de faux signaux était assimilé au crime de « félonie capitale, » et la tentative de s'approprier les épaves jetées à la côte punie comme un « vol ordinaire. »

Où est le nouveau Shakspeare qui nous fera voir le drame des *Naufrageurs et des Sauveteurs* ?

D'un côté, la rapine féroce ; de l'autre, le dévouement.

Voici de hauts et puissants bandits qui mettent la navigation en coupe réglée, organisent les désastres, font attiser par leurs agents subalternes des feux provocateurs habilement placés, et spéculent d'un côté sur les primes d'assurances, de l'autre sur les dépouilles des naufragés, sur les débris des navires.

Voilà deux tendres fiancés qui s'en vont doter de canots de sauvetage les points du littoral ou les sinistres sont le plus fréquents. Par ces dons bénis,

les généreux enfants veulent compléter leur bonheur. L'avenir de leur amour et de leur union tient, leur semble-t-il, à cette œuvre de bienfaisance qu'ils accomplissent avec mystère, à l'insu de leurs parents. Ils y ont consacré le prix des diamants de la corbeille de mariage. La blonde Miss Mary en a eu l'idée, elle sait si bien qu'Edgar l'en aimera mille fois mieux.

Le conseil des naufrageurs est assemblé dans quelque château sinistre. Il y a là une femme ambitieuse à qui ne sauraient suffire tous les trésors de l'Inde. Il y a là deux hommes, l'un son frère, l'autre son mari, qu'elle a su associer à ses infâmes projets.

La tempête bat en côte. Un vaisseau va passer. On allume un fanal perfide, et le vaisseau, changeant de route, se brise aux pieds du château. Quelle belle proie ! Quelle aubaine !

Mais la mer irritée jette à la plage les cadavres d'Edgar et de Mary, le fils de l'un des spéculateurs, la fille de l'autre, les enfants de la naufrageuse. Du désespoir on passe aux reproches véhéments, puis aux scènes de violence. Les révolvers éclatent. Les deux chefs de l'association se sont fait justice.

Et la grande coupable est obligée de recevoir dans sa demeure maudite les marins sauveteurs, qui, avec les embarcations des fiancés, viennent, au péril de la vie, d'arracher tous les autres naufragés aux fureurs de l'Océan.

Les plus anciens poèmes classiques chantent les hauts faits de la piraterie. Les Argonautes arment en guerre pour aller dérober la Toison-d'Or. Les roitelets de la Grèce s'unissent pour saccager la florissante ville de Troie. A peine la navigation est-elle connue, à peine les peuples de la Phénicie et de l'Asie-Mineure commencent-ils à s'adonner au commerce, que de toutes les criques du Péloponèse et de l'Archipel des nuées de pillards fondent sur les pacifiques marchands. Puis les forbans grecs s'enhardissent, opèrent des descentes en terre ferme, attaquent les villes, dévastent les campagnes, réduisent les habitants en esclavage et motivent les justes représailles des Darius et des Xerxès qui ne parviendront pas à triompher de ces écumeurs de mer.

Dans le Nord, même histoire. Les pirates scandinaves sont des héros, des demi-dieux, dont les scaldes célèbrent les exploits. Plus tard, ceux des pirates normands seront chantés de même.

A l'extrême Orient, les Malais fondèrent leur puissance sur la piraterie.

Puisque les gens de mer étaient des brigands, les gens des côtes, par représailles, durent être naufrageurs.

Sous les rois païens de l'Armorique, la traite des blancs y était faite par les Phéniciens, les Carthaginois, les Grecs et les Marseillais. Les deux Bre-

tagnes, depuis l'antiquité la plus reculée jusque vers la fin du moyen-âge, furent incessamment dévastées par des pirates ou par des conquérants, — c'est tout un.

Jules-César, Hengist et Horsa, Rollon, Guillaume de Normandie et tant d'autres bandits historiques, justifient, par leurs invasions, les exécrables coutumes des riverains.

L'on sait assez qu'après la découverte du Nouveau-Monde les prétentions exclusives des couronnes d'Espagne et de Portugal occasionnèrent le renversement complet du droit des gens. Par-là les Canaries, passée la fameuse ligne des amitiés, la piraterie, sous les appellations de *cours* et de *flibuste*, était exercée dans les deux hémisphères avec autorisation, privilèges et encouragements des rois les plus chrétiens et des cardinaux leurs premiers ministres. — Sur toutes les côtes orientales et occidentales de l'Afrique, avec les mêmes privilèges et encouragements, la traite des nègres florissait. Elle a été autorisée jusqu'en 1815 par les Européens. Au Brésil, elle était encore légale en 1829.

Enfin, les pirates barbaresques réduisaient en esclavage les chrétiens qui, jusqu'à la fin du dernier siècle, le leur rendaient bellement en mettant les captifs musulmans à la cadène, sur leurs galères.

Les dangers que Cleirac nomme *civils* l'emportaient ainsi tellement sur les dangers naturels, qu'en

aucune sorte il ne pouvait être question de sauvetage et de sauveteurs. Aux conquérants, aux pirates, aux naufrageurs, aux rançonneurs, tous les honneurs, toutes les gloires ! Qui n'eut méprisé les insensés, pour ne point dire les impies, capables de se révolter contre le naufrage quand il était déifié ou seulement fiscal ?

Que d'autres regrettent le bon vieux temps, âge d'or de la piraterie ! L'âge d'or, pour nous, est dans l'avenir, à l'époque fortunée où cette autre piraterie qu'on glorifie sous le nom de guerre aura enfin disparu. Alors, l'œuvre du sauvetage, lentement ébauchée par nos progrès modernes, grandissant et s'étendant de toutes parts, sera l'œuvre sacrée des nations unies pour lutter de concert contre les dangers naturels.

NAUFRAGÉ DE L'AMPHITRITE.

Sauvetage de vingt-six équipages de pêche.

La Société Humaine de Boulogne-sur-Mer, dont la fondation remonte à l'année 1825, est la plus ancienne des Sociétés analogues successivement créées sur les côtes de France. Desormais armée de toutes pièces contre le naufrage, elle est en mesure de por-

ter aux gens en péril les secours les plus efficaces ; mais ces heureux progrès étaient bien loin d'être obtenus, le 31 août 1833, lors du mémorable naufrage de *l'Amphitrite* dans lequel périrent, sous les yeux de la population consternée, treize hommes, cent huit femmes et douze enfants ; non, — quoique le temps fut affreux, — parce qu'il venait tempête et que la mer était déchaînée, mais uniquement parce qu'à bord surtout, et ensuite à terre, des fautes irréparables ne cessèrent d'être commises.

Maladresse, ignorance, obstination, imprévoyance, sottise, routine, et pour comble d'horreur, rapine et méchanceté, tels sont les véritables écueils par lesquels naufragea ce malheureux navire. Et pourtant, les plus nobles dévouements ne firent point défaut. Hélas ! les faiblesses humaines l'emportèrent sur l'héroïsme des sauveteurs. L'on devait compter plus de cent trente victimes, quand il est incontestable que par l'emploi des plus simples précautions prises à temps, passagères, enfants et marins, tout le monde sans exception aurait été sauvé.

Chaque détail de ce naufrage recèle un enseignement.

L'Amphitrite était un grand trois-mâts anglais, vieux, très-mal réparé et surchargé depuis peu d'une massive dunette fort médiocrement liée au reste de la construction. Elle avait mission de conduire en Australie une centaine de femmes

et un certain nombre d'enfants condamnés à la déportation. (1)

« On ne conçoit pas, dit avec justesse *l'Annotateur*, journal de Boulogne, que l'Amirauté ait permis l'embarquement de ces malheureux sur un navire qui n'était nullement en état d'entreprendre un pareil voyage. » — Première faute, des plus ordinaires. Le quart, ou peut-être même le tiers des sinistres doit être attribué à l'insouciance, le plus souvent coupable, avec laquelle des armateurs, dont les navires sont assurés, les expédient à tout hasard, bien qu'ils les sachent dans de mauvaises conditions de navigabilité, soit par vétusté ou réparations insuf-

(1) D'après le journal *l'Annotateur*, il y avait à bord cent femmes, vingt-trois enfants et quatorze hommes d'équipage auxquels il faut ajouter le capitaine Hunter et le chirurgien Forrester, qui emmenait sa femme avec lui. Total : cent quarante personnes. Peut-être n'a-t-on pas tenu compte, dans les autres relations, des enfants en bas-âge. Les chiffres du texte sont donnés par le *Tales of Shipwrecks and adventures at sea*, et par un récit français adressé au journal *le Nord* par son correspondant de Boulogne-sur-Mer, reproduit par *le Moniteur universel* du 7 septembre 1833, et depuis textuellement inséré dans les mêmes termes, par *la France maritime* (1837), par M. Leblanc, dans son *Histoire des Naufrages* (1854), et dans celle de M. Eyriès, édition revue par Ernest Faye (1859)

Domeny de Rienzy (*Océanie*, t. III, p. 492), entre dans des détails très-précis : — « L'âge des déportées, au nombre de cent-huit, dit-il, variait de douze à cinquante ans. Onze de ces infortunées avaient avec elles leurs enfants, dont l'âge variait de neuf ans à cinq semaines. »

fisantes, soit par vices de construction, soit par excès de chargement ou mauvais arrimage. Quand le danger est par trop flagrant, les assureurs, il est vrai, refusent d'assurer, — ce qui coupe le mal dans sa racine, mais ce cas est trop rare. — Ordinairement, ils se bornent à augmenter la prime dans la proportion du risque : Les méchants bateaux s'en tirent si souvent par la grâce de Dieu, et il y a tant de ces bateaux détestables ! D'ailleurs, la concurrence est là, il importe de faire des affaires ; et puis, est-ce bien aux assureurs de se raidir à leur propre détriment contre un abus dont ils sont les premiers à pâtir ? N'ont-ils pas réclamé mille fois auprès des pouvoirs compétents ? L'Amirauté, enfin, donne le mauvais exemple, et ce n'est pas seulement en Angleterre.

Bref, il faut que tout le monde vive, et les assureurs assurent ; il faut que tout le monde vive, et les armateurs expédient au large leurs pires bâtimens ; il faut que tout le monde vive, et les capitaines s'estiment heureux d'obtenir le commandement de barques déplorables ; il faut que tout le monde vive, et les pauvres matelots, qui n'ont guère le choix, vont gagner leur salaire où ils peuvent. — Mais les passagers se noient, mais les marchandises se perdent et la cherté des denrées s'ensuit : bah ! les parents des victimes prendront le deuil, les consommateurs paieront plus cher et les journaux inséreront

aux faits divers des articles naufrages palpitants d'intérêt

D'après le tableau statistique officiel des naufrages ayant lieu sur les côtes d'Angleterre seulement, les accidents dus à un mauvais matériel sont dans la proportion de 21 pour 100 ⁽¹⁾. En outre, le tableau n'indique pas ceux qui sont occasionnés par défaut de lest ou par excès de chargement, et d'ailleurs ce n'est guère sur les rivages britanniques que la baraterie peut s'exercer. Un tiers ou un quart des naufrages sont donc perpétrés dès le port d'armement. C'est ce que démontre surabondamment M. Emmanuel Lissignol dans son livre *les Accidents de mer* ⁽²⁾. C'est ce qu'il serait de stricte obligation de ne jamais tolérer, et d'autant moins qu'en fin de compte tout le monde y gagnerait : consommateurs, expéditeurs, assureurs, marchands et marins, sans parler des malheureux passagers voués à la malchance par le plus odieux et le plus inepte mercantilisme.

L'Amphitrite était partie de Woolwich sous le commandement du capitaine Hunter, l'un de ses copropriétaires. Marin médiocre, officier obstiné, peu capable de bien remplir sa mission et qui se montra cruel à l'heure même où son premier devoir était de

(¹) D'autre part, les accidents dus à la faute des équipages sont dans la proportion de 25 pour 100 ; ensemble 46 pour 100.

(²) — § VIII, p. 69 à 74.

faire preuve d'humanité, cet homme fut le principal auteur du désastre.

Pendant la nuit du 29 au 30 août, par le travers de Dungeness, le mauvais temps se déclara. La brise qui venait du sud-sud-ouest, passant ensuite au nord-ouest, porta le navire du côté de France; le capitaine Hunter tint la mer aussi longtemps qu'il le put et parvint même à gagner un peu dans le vent, mais la violence de la tempête redoublant sans cesse, il fut entraîné vers le port de Boulogne ou malheureusement il ne parvint pas à entrer.

La population maritime, inquiète du sort de ses barques de pêche, était assemblée sur la plage. Des bruits alarmants circulaient dans la foule dont le trois-mâts en détresse attira bientôt tous les regards. Il n'avait pas assez de voile dehors. Les marins condamnaient la mollesse de sa manœuvre. Le capitaine Hunter se résigna pourtant enfin à déployer son grand hunier, sa misaine et sa brigantine, mais trop tard et quand son échouement était infaillible.

En effet, vers cinq heures du soir, *l'Amphitrite* toucha presque en face de l'établissement des bains de mer, à environ un kilomètre du rivage. Avec la lorgnette, il était facile de distinguer les gens du bord qui, chose étrange, ne faisaient aucun signal et ne prenaient aucune des mesures qui eussent pu les soustraire à leur perte. La mer descendait et devait se retirer encore durant environ deux heures.

C'était le cas d'agir avec énergie et d'utiliser les plus précieux des instants, avant que la marée montante ne vint fracasser le navire sur son lit d'agonie. Les marins de Boulogne, sous la direction des officiers de port, se mirent vaillamment à l'œuvre. Quant au capitaine Hunter, il s'était borné à jeter l'ancre et se tranquillisait dans la pensée que le flux rassemblerait paisiblement son navire, — calcul absurde lorsque la tempête fouettait les lames avec une furie telle que les pratiques du pays eurent mille peines à lancer leur canot à la mer.

L'inertie du capitaine anglais, qui aurait dû mettre ses embarcations dehors pour porter à terre au moins des va-et-vient, irritait les spectateurs :

— Mais que font-ils donc ? Qu'attendent-ils ? Ne comprennent-ils pas qu'ils vont périr corps et biens ? s'écriaient les nombreux marins groupés sur la rive.

L'un d'eux, le brave maître baigneur Pierre-Antoine Hénin, qui, depuis longtemps, avait déjà fait ses preuves comme sauveteur, était exaspéré. Il voulait partir à la nage et s'y préparait, quand le canot s'éloigna, monte par onze hommes intrépides : les deux pilotes François-Augustin Huret et Jean-Charles Testard, sauveteurs consommés et rivaux de gloire, un second Testard (Louis), jeune marin, médaillé d'argent depuis six semaines pour avoir sauvé, au péril de la vie, le 11 juin, le patron et le novice du bateau *le Courageux* ; deux autres Huret : Antoine,

aspirant-pilote , et Pierre , matelot , Jean Coquelin , Jacques Delpierre , Adrien Danger , Joseph Verdière , Napoléon Ducarme , et Louis-Joseph Flahuté.

Tous ces braves marins ont la noble passion de se dévouer au salut de leurs semblables. Le passé de la plupart d'entre eux est un tissu d'heures héroïques , peu connues tant ils sont modestes , et parce que , dans notre civilisation prétendue , détruire , massacrer , triompher par les bayonnettes ou par le fusil à aiguilles , actes brutaux , actes de tigres , sont encore exploits méritoires , tandis que l'acte de *sauver* , relégué au dernier rang , est vertu de chien de Terre-Neuve , bonne à inspirer , une fois l'an , un discours académique quand reviennent les prix Montyon.

Admirez dans la même barque ces pères et ces fils , ces frères et ces frères , allant à tous risques , pour sauver des inconnus , exposer non-seulement leurs vies , mais le pain de leurs vieilles mères , de leurs femmes , de leurs sœurs , de leurs enfants. Ils n'y sont contraints par aucune conscription ; ils n'y sont entraînés par aucun clairon , par aucun tambour ; l'odeur de la poudre ne les grise pas ! La voix effroyable de la tempête hurle des menaces de mort : c'est bien ! La mer répand sur leurs corps brisés de fatigue des embruns salés qui aveuglent , des cascades d'eau glaciale : c'est bien ! Leurs yeux rouges y voient encore assez , et le dévouement réchauffe leurs cœurs.

D'ailleurs , noblesse oblige ; tenez ! ce François-

Augustin Huret, l'année précédente, le 16 mars 1832, s'en allait avec cinq braves camarades, secourir, rassembler et rentrer au port, de nuit, par temps de perdition, le bateau de pêche *la Fanny*. Le 25 mai, il recevait en récompense une médaille d'argent. Peut-il reculer maintenant que *l'Amphitrite* va se briser ? je vous le demande : mais soyez-en sûrs, il ne se le demanda point.

Et le vieux Jean-Charles Testard, son proche parent, car — chose bien digne d'être notée, un Huret (François-Nicolas, pilote lamaneur, né en 1775), avait épousé une Testard (Hélène), mère, tante, sœur ou belle-sœur de plusieurs des rameurs du canot, — ce vieux Jean-Charles Testard, dis-je, croyez-vous qu'il puisse hésiter ? — Feuilletons ses parchemins, s'il vous plaît : — le 4 mars 1823, le navire anglais *l'Hippolyte* est échoué sur un écueil battu par des lames furibondes. — Comment l'atteindre, comment l'aborder ? — Nous verrons dans les brisants ! — Le voilà parti en canot. Son exemple pique d'émulation deux autres pilotes lamaneurs. Les barques françaises refoulent les vagues ; elles touchent enfin le bord. Douze naufragés sont arrachés à une mort inévitable.

Le 31 décembre 1830, à cinq heures du matin, *l'Orbit*, trois-mâts américain de trois cent quatre-vingt-quatre tonneaux, se brise à trois lieues des côtes d'Angleterre sur le banc de Long-Sand. Les pêcheurs

du canton voient le sinistre, passent à petite distance et ne se dérangent pas. Chacun a ses affaires ; ces charitables poissonniers s'en allaient au marché vendre leur marée : — « Tant-pis pour les américains de *l'Orbit*. Qu'ils se noient ! Est-ce que cela nous regarde ! » — Jean-Charles Testard pensa , lui, que ça le regardait. Il est loin , il est sous le vent , il a aussi n'en doutez point, ses petites affaires. De plus , il s'expose à périr. Mais la vie des quinze malheureux qu'il finira par recueillir avec son bateau de pêche , *la Bonne Madeleine* , lui paraît préférable à la vente de son poisson. Ce n'est point au figuré qu'il est *pêcheur d'hommes* ; je crois pourtant que le Divin Maître, le Sauveur, ne trouvera point qu'en appliquant à la lettre sa parole évangélique , Testard en ait méconnu l'esprit.

Dans *le Journal de la Marine* de juillet 1833, on lisait :

« Le bateau *l'Espérance* et un autre bateau du port de Boulogne ont sombré devant Vimereux , et huit hommes ont péri dans ces deux sinistres. Il a fallu un courage surnaturel pour essayer de porter secours aux naufragés , comme l'ont fait maître Testard et son équipage. Testard n'est parvenu à sauver un des novices qu'en se faisant tenir le long de son bord , la tête en bas , les pieds en haut ; une lame pendant qu'il était dans cette position , pouvait l'écraser sur sa barque. »

Pour le coup, Testard qui avait reçu des médailles d'argent et d'or, des brevets de sauveteur sur velin, des compliments officieux et même officiels, fut décoré de la croix de la légion-d'honneur, en récompense, dit la lettre de nomination, de ses beaux services et de ses nombreux actes de dévouement.

Malgré mes actives et consciencieuses recherches, j'ignore les hauts faits de sauvetage des autres rameurs. Je commets donc, à mon très-grand regret, une omission qui m'attriste, moi qui voudrais avoir les cent mille voix de la renommée pour rendre hommage à tous ces gens de cœur.

Les Testard, les Huret et leurs dignes compagnons — équipage d'élite, — ramaient avec une ardeur admirable. Cent fois on crut engloutie leur embarcation, qui, bien entendu, n'était aucunement insubmersible. Bien entendu aussi, ceux qui la montaient ne portaient ni ceintures, ni cuirasses de sauvetage. Ces précautions élémentaires étaient inusitées, en 1833, sur les côtes de France, où elles ne sont appliquées, en 1867, que très-exceptionnellement. Toutefois, grâce aux sociétés humaines et notamment à la Société Centrale de sauvetage des naufragés, il y a un acheminement très-heureux vers le double progrès des canots insubmersibles et des costume flotteurs.

L'embarcation de Testard et Huret, était le canot du port n° 5, *galet* du modèle encore en usage, 50-

Yide, en bon état, mais dépourvu de toute installation spéciale contre la submersion, — bien qu'il soit simple et facile de douer une barque quelconque de qualités propres, en pareille occasion, à diminuer le danger pour les sauveteurs. Ne nous laissons donc point de dire que l'art de sauver diffère essentiellement des talents et du courage de marin. — Ainsi, *le galeet* n° 5 s'en allait à travers les lames, exposé à des périls affreux, sans autres garanties que l'adresse et la force de ses valeureux canotiers. — A quatre reprises, dévoyés par la tempête, ils reculèrent ou furent mis en derive. A quatre reprises redoublant d'ardeur, ils regagnèrent le chemin perdu et s'élevèrent en bonne position. Il y eut ici des péripéties émouvantes. Des hommes moins énergiques auraient renoncé à la victoire. Ceux-ci ne se découragèrent, ne se lassèrent point, et revenant à la charge, l'emportèrent de haute lutte. En d'autres termes, l'état de la mer avait fait craindre que la barque ne parvint pas à s'approcher du navire. Dirigée comme elle l'était par des pilotes habiles, elle réussit pourtant à la fin.

On devait croire que les Anglais accepteraient avec empressement et reconnaissance le secours héroïque qu'on leur offrait. Il n'en fut rien. Les marins de Boulogne annonçaient au capitaine que son bâtiment était en perdition et demandaient un cordage qu'ils se hâteraient de porter à terre. On le leur

jeteu d'assez mauvaise grâce. Ils s'éloignèrent aussitôt, ramant avec une énergie sans égale contre la marée descendante. Tout à coup, on cessa de leur filer de la corde. Ils attendirent dans la plus dangereuse des positions. La ligne leur fut de nouveau filée; ils supposèrent que la nécessité de faire un nœud était l'unique cause du retard. Mais peu après, on cessa complètement de leur envoyer du bout. Ils n'étaient plus alors, d'après le capitaine de port Pollet, qu'à une cinquantaine de mètres du rivage. L'amarre se raidissait à l'arrière, les lames capelaient par l'avant et remplissaient leur embarcation. Elle allait être prise en travers et eut inévitablement sombré. Force fut aux sauveteurs de larguer tout et de renoncer à leur courageuse entreprise.

Que se passait-il donc sur *l'Amphitrite*? Aucun navire ne se trouve au dépourvu de cordes qui, rapidement attachées l'une à l'autre, pourraient fournir plusieurs lieues de touee. A bord, la plus invraisemblable résistance s'opposait aux courageux efforts des marins boulonnais.

D'après la déposition de John Owen, maître d'équipage du transport, -- l'un des trois hommes qui survécurent seuls au désastre, -- il n'était pas sur le pont lorsque le canot des pilotes s'approcha du navire et il travaillait dans l'intérieur avec tous les matelots, mais des femmes lui affirmèrent avoir entendu le chirurgien qui détournait le capitaine d'accepter le secours du bateau français.

Ce chirurgien, nommé Forrester, qui, lui-même, avait sa femme à bord et dont certaines relations font à tort un capitaine de soldats de marine, était à la fois chargé du soin et de la surveillance des convicts des deux sexes. Le sentiment exagéré de sa responsabilité de gardien fut cause qu'il influença le capitaine Hunter. De là, le brusque arrêt du cordage lancé aux pilotes.

Ce fait incroyable ne devait pas tarder à se reproduire dans des circonstances encore plus dramatiques. L'heure s'avancait. Pierre-Antoine Hénin, n'y tenant plus, déclara au capitaine de port qu'il était résolu à se rendre à bord du bâtiment échoué. A ces mots, il se dépouille de ses vêtements et se précipite dans les flots.

On lit dans le rapport du capitaine Pollet :

« Je donnai des ordres et pris des mesures pour
« secourir l'équipage sans différer. Hénin fils, bai-
« gneur, dont le courage est connu, s'offrit pour ins-
« taller un va-et-vient avec lequel j'espérais sauver
« beaucoup de monde, et muni des lignes du sieur
« Lainé, agent de la Société Humaine qui se mit
« également à la mer, il partit. »

Hénin, quoique secondé par Lainé, dût bientôt renoncer à traîner un cordage qui le retardait et le retarderait de plus en plus, car la marée allait cesser de descendre. Il le largua donc et poursuivit sa route. L'intrépide sauveteur nagea près d'une heure

avant d'être assez près pour hélér le trois-mâts et crier en anglais :

— Jetez-moi une corde pour vous conduire à terre ou vous êtes perdus, car la mer monte.

La marée, en effet, venait de se renverser, il était sept heures du soir.

Le maître d'équipage Owen, maintenant, se trouvait sur le pont, il saisit une ligne pour l'envoyer à Henin, mais le capitaine l'en empêcha. L'on ne peut rien imaginer de plus cruellement inepte. Deux cordes pourtant furent jetées par des matelots au vaillant nageur, qui saisit l'une d'elles et se dirigea vers la plage, mais lorsqu'il était à moitié chemin, elle se raidit et lui manqua.

Fût-ce encore par le fait du chirurgien et sur l'ordre du capitaine? La version anglaise du *Tales of Shipwrecks* le dit formellement. Fût-ce seulement à cause de l'effroyable confusion qui succédait enfin à bord de l'*Amphitrite* à la confiance inerte dans l'action de la mer montante, à la défiance stupide envers les Français et à la crainte exagérée de laisser échapper quelques-uns des condamnés à la déportation?

Hénin, épuisé par ses efforts, revint vers le bâtiment, s'y accrocha et cria aux Anglais de le hisser à bord. Le tumulte résultant de la révolte fort légitime des déportées fut sans doute cause qu'on ne l'entendit point, car il ne reçut aucune aide de ceux qu'il venait secourir. Exténué, défaillant, il reprit haleine, puis,

lâchant le cordage, il s'abandonna au courant de la mer montante.

Un témoin oculaire raconte que ce héros du sauvetage, à peine de retour à terre, voulait en repartir avec une corde qu'il eut portée à bord, mais l'excès de la fatigue le contraignit à renoncer à cette tentative suprême.

Relater la conduite d'un tel homme suffit. Tout éloge resterait au-dessous de la simple narration. Je dirai simplement qu'il avait un digne frère, Philippe-Joseph, dont je me réserve de parler, et dont il dût, à coup sûr, deplorer l'absence. Philippe-Joseph Henin se signalait dans d'autres parages.

D'une part, comme on l'a vu, la surveillance des déportées et des jeunes convicts était confiée au docteur Forrester; d'autre part, le capitaine Hunter était nécessairement responsable de la livraison à l'établissement pénitencier de Sidney du triste bétail humain dont se composait sa cargaison. Auquel de ces deux officiers faut-il attribuer les mesures prises, dès le commencement de l'échouage, envers les prisonnières qui furent enfermées à fond de cale? Là, eurent lieu d'épouvantables scènes de désespoir. La quille de *l'Amphitrite* tâlonnait, ses membres se disjoignaient à chaque secousse, des voies d'eau se déclaraient de tous côtés, et les misérables femmes, au cachot dans cet *in pace* que gagnait la mer, hurlaient terrifiées. L'eau montait pouce par pouce,

pied par pied , la cargaison se noyait ! Qu'importait au flegmatique capitaine Hunter. Il n'était point tenu par son cahier des charges à la livrer vivante.

Et cependant les matelots, avec une subordination digne d'un meilleur sort , avaient serré les voiles , amené les vergues et dépassé les mâts de perroquet, avant de s'occuper de leurs bagages. Au moyen de ses seules ressources en chaloupes et en canots, tout autre capitaine que Hunter eût aisément sauvé son monde. Si seulement , fuyant vent-arrière sous ses voiles , il se fût échoué à toute vitesse , le navire se serait trouvé assez haut pour qu'à la fin de la marée ses gens en descendissent à pied sec. Mais la crainte de l'évasion des convicts était la grande préoccupation du commerçant geohier qui commandait l'*Amphitrite* et du geohier médical son complice.

De terre, pour attirer l'attention des gens du bord, on tira des coups de fusil, en leur faisant des signaux qui les avertissaient de débarquer. Soins et peines perdues.

La femme du docteur , désolée de n'avoir point pris passage dans la barque des pilotes français, demandait en grâce qu'on mît le grand canot à la mer. Il y eut ordre et contre-ordre, commencement d'exécution et coup sur coup défense absolue d'amener. — Jamais naufrageants ne furent plus coupables de leur propre perte que le capitaine Hunter et son chirurgien.

Les prisonnières étouffaient, quelques-unes sans doute se noyèrent. Enfin, tout-à-coup, l'horreur de la situation centuplant leurs forces, vers huit heures du soir, elles defoncèrent les panneaux barricadés et firent irruption dans le navire. D'après les témoignages de maître Owen et du matelot John Rice, il y avait alors six pieds d'eau dans la cale.

Fut-ce après, fut-ce avant que les femmes en furent sorties, — nous l'ignorons, — madame Forrester épouvantée proposa de laisser les condamnés à bord et de se sauver sans eux.

Cette insigne lâcheté ne fut point commise.

Domeny de Rienzi raconte les faits bien différemment :

— « Un canot, dit-il, était prêt pour recevoir la » femme du chirurgien. Cette femme courageuse ne » voulut point se sauver sans son mari ; elle resta sur » le pont avec les condamnés, pendant que les hommes » étaient montés dans les haubans. »

Chose prouvée, il n'y avait pas de *canot prêt* ; mais le contre-ordre d'amener ne fut-il point donné par suite de l'entêtement du docteur Forrester qui, en refusant d'accompagner sa femme, la sacrifia ainsi que tous les gens qu'ent emportés le canot ? — En somme, quoique le danger ne cessât de croître, aucune mesure de quelque genre que ce soit, ne fut prise pour opérer le moindre sauvetage. La mer montante battait maintenant en brèche le navire échoué,

entr'ouvert, faisant eau de toutes parts, et le jour baissait.

Le capitaine et le docteur crurent-ils être les esclaves de la consigne en se résignant à périr plutôt que de partager avec les condamnés commis à leur garde les chances de salut qui restaient? A défaut des embarcations que les lames brisaient ou emportaient, les planches, les barils ne manquaient point. Il aurait suffi d'improviser des flotteurs avec les débris du bâtiment, de s'accrocher ou de s'attacher à des espars, à des coffres, pour être roulé vers le rivage par la marée. L'on ne fit rien, absolument rien d'analogue.

Pendant une heure et demie les malheureuses déportées et les pauvres enfants prisonniers furent laissés sur le pont balayé par les lames. On les laissa crier, se lamenter, hurler; on leur refusa constamment tout moyen d'aller à terre.

Contenues par le plus obéissant des équipages, les infortunées victimes s'arrachaient les cheveux et vociféraient.

Sur la plage tous les cœurs palpitaient de pitié. La nuit était venue. A travers l'obscurité, on n'apercevait plus qu'avec peine les mâts et la coque de l'*Amphitrîte*, mais on voyait parfaitement d'immenses flots d'écume s'abattre sur ce fragile écueil.

Enfin, après quatre heures de répit, quatre heures d'appels incessants et de tentatives héroïques, lors-

qu'aux premières chances de salut propres à la marée basse avaient succédé celles qu'offrait la redoutable marée montante, enfin, l'inévitable catastrophe eut lieu.

Les mâts de *l'Amphitrite* tombèrent et la coque fracassée disparut entièrement. Le capitaine, l'équipage et une femme (madame Forrester, penserions-nous si Domeny de Rienzi n'affirmait le contraire), étaient dans la mâture quand le navire se rompit en deux. Toutes les passagères roulèrent dans les flots, à l'exception d'une seule qui se cramponna aux derniers débris. Tout d'abord, la dunette s'était séparée de l'arrière. En moins d'une demi-heure le bâtiment fut entièrement démoli et ses misérables restes qui auraient pu être autant d'éléments de sauvetage furent roulés à la rive, pêle-mêle avec les cadavres.

Quel moment que celui où le trois-mâts se cassa comme un fœtu, et où le cri d'agonie des prisonnières se perdit dans les clameurs du bris, des flots et du vent. Quelle situation que celle de ces femmes abandonnées enfin à leurs impuissants efforts. La nuit et la tempête envelopperent de leurs ombres ces lamentables scènes. En maudissant leurs bourreaux, les mourantes s'accrochèrent frénétiquement les unes aux autres; elles se débattirent en convulsions horribles. Et les pauvres mères qui toutes, — sauf une vieille louve écossaise, — avaient pour leurs enfants les plus tendres soins, que firent-elles? Dieu le sait.

Une partie des déportées étaient des volenses sortant de la prison de Newgate ; les autres des filles de mauvaises mœurs coupables de rebellion ou d'injures envers les agents de la police. L'une de ces dernières donnait régulièrement chaque jour une leçon d'écriture à son fils âgé de sept ou huit ans. Presque toutes savaient lire , et devaient , chose triste , leur commencement d'instruction à quelque détention dans les prisons d'Angleterre.

Elles lisaient volontiers les bibles que leur avaient charitablement distribuées , avant le départ de Wolwich , la respectable mistriss Fry et deux autres dames quakeresses.

Une fille de dix-huit ans , la plus corrompue des déportées , prophétisant de malheur , répondit aux pieuses exhortations des visiteuses :

— Que m'importe la vie éternelle ! Je suis lasse de vivre même en ce monde. Je voudrais , moi , que notre navire pérît corps et biens , pour que nous fussions toutes noyées avec les gueux qui nous emmènent !

Par opposition à cette créature impudente , il y avait à bord une infortunée galloise de dix-neuf ans qui , ne sachant pas un mot d'anglais , était la victime de ses plus méchantes compagnes. On la dépouillait en se moquant de son langage , du peu qu'elle possédait ; on l'accablait de mauvais traitements. Désespérée de tant de cruauté , la pauvre souffre-douleurs voulait mourir. Elle refusait sa ration et pleurait à

l'écart. Les gens de l'équipage qui la voyaient soupirant les yeux fixés sur le sillage, craignaient que, poussée à bout, elle se jetât à la mer. Pris de pitié pour ses angoisses, ils la protégeaient de leur mieux ; ils lui faisaient accepter quelques fruits et de l'eau. Elle se résignait alors à manger un peu, remerciait d'un sourire mélancolique et, retombant dans sa muette contemplation, se reprenait à pleurer.

Trois autres, dont l'une, remarquablement belle, avait environ vingt-trois ans, étaient liées entr'elles d'une amitié charmante. Leur conduite à bord était réservée, leur tenue modeste, elles travaillaient assidûment. Toutes trois de Worcester, elles se connaissaient d'enfance. Leur malheur commun en fit des inséparables. Elles évitaient autant que possible le contact de leurs misérables compagnes. Tous les soirs elles s'asseyaient à la même place pour lire la Bible, coudre ou chanter des cantiques. Les deux moins jolies, qui étaient enceintes, avaient été le premier soir, casernées dans le même poste qu'une insigne voleuse. Elles se plaignirent des dégoûts que leur inspirait cette méchante voisine et obtinrent d'être réunies à leur belle compatriote. La mort même ne put séparer les trois amies. Elles se tenaient embrassées quand *l'Amphitrite* sombra, et leurs corps furent retrouvés à la plage étroitement embrassés.

Parmi les débris, on devait recueillir la cage aux punitions, coffre semblable à une gaine de pendule,

tout juste assez haut pour qu'une femme pût y entrer et dont le sommet était percé de trous livrant passage à l'air. Impossible de faire un mouvement quand on était sous clé dans cette boîte exposée sur le pont. Suivant la gravité des fautes, le châtiment durait une ou plusieurs heures. — Peine moins sévère, d'abondantes aspersions à grands seaux d'eau lancées par le maître d'équipage Owen, contribuaient à maintenir le bon ordre et à faire respecter les mœurs

Si abjectes ou si criminelles que fussent la majeure partie des passagères, dont trois seulement, et des plus résignées, étaient condamnées à la déportation perpétuelle, elles méritaient, à l'heure du naufrage, d'être traitées en créatures humaines. Malheureusement, à ce qu'il paraît, le cas de naufrage n'était pas prévu par la lettre de charge, car on lit au *Moniteur universel* du 23 septembre 1833 :

« D'après les chartes-parties que consentent pour
» le transport des condamnées à Botany-Bay, le
» gouvernement et les armateurs, ceux-ci sont respon-
» sables à raison de 50 livres sterling par tête, de toute
» évacion des individus qui leur sont confiés, sans
» préjudice des poursuites criminelles.

» Le capitaine de *l'Amphitrîte*, en outre de sa
» responsabilité directe envers les armateurs, était
» lui-même pour un quart propriétaire du navire et
» par conséquent armateur pour autant. On attribue
» à la crainte de subir un dommage dans sa fortune,

» l'intrépide inhumanité qui lui a fait attendre la
» mort, avec ceux qu'il a mieux aimé voir périr
» comme lui que s'évader en sauvant leurs têtes sur
» une côte étrangère.»

Il est douloureux d'ajouter que, de notre côté, une faute non moins déplorable que toutes celles du capitaine Hunter fut le résultat d'un fanatisme pareil au sien. Avec un admirable ensemble, les marins et les ouvriers boulonnais couraient se précipiter dans les flots pour aller au-devant des naufragés. En formant une immense chaîne, ils en eussent recueilli un grand nombre. Les employés de la douane s'opposèrent à ce mouvement généreux.

« Ils s'efforcèrent d'empêcher, dit *l'Annotateur*,
» que plus de vingt-cinq personnes se rendissent
» sur les lieux où les secours allaient devenir si
» nécessaires. Ce nombre de vingt-cinq personnes
» fut porté à cinquante sur les représentations du
» maître de port Broquant. Mais c'était quinze cents
» ou deux mille qu'il aurait fallu ! Que pouvaient
» faire des individus isolés ! Pour que les secours
» fussent efficaces et afin d'opposer aux vagues une
» résistance convenable, il importait d'agir en
» masse et en se donnant mutuellement assistance. »

Après avoir entravé les gens de cœur, après avoir découragé une foule bien intentionnée qui, se voyant inutile et contrariée, se retira, la douane ne put même pas faire observer sa fatale consigne. Le rebut

de la populace la força pour piller. Un désordre hideux s'ensuivit. Boulogne avait eu ses sauveteurs sublimes qui s'étaient dévoués au grand jour ; les ténèbres firent surgir des naufrageurs qui achevèrent de paralyser les efforts des hommes dévoués. Néanmoins un grand nombre de ceux-ci passèrent la nuit à l'œuvre. Par leurs soins, furent recueillis les corps des victimes et furent sauvés les trois marins de *l'Amphitrite*, Owen, Rice et Towsey, de qui l'on tient les détails de son lamentable naufrage.

Le maître d'équipage Owen, homme superbe, dans toute la force de l'âge, avait jusqu'au dernier moment exécuté à la lettre les ordres de ses chefs, mais enfin, voyant que tout était perdu, il dit à ses camarades que la mâture allait s'écrouler et qu'on n'avait plus qu'à se jeter à la nage. A ces mots, donnant l'exemple, il s'élança dans les flots, nagea longtemps sans atteindre la rive et finit par perdre connaissance. Un nageur français le sauva ; il fut porté à l'hôtel de la marine où les secours les plus intelligents lui furent prodigués, et où, — circonstance romanesque, — il fut reconnu par une femme de chambre anglaise pour son voisin et son ami d'enfance.

John Rice, jeune matelot qui s'était accroché à une échelle, fut porté par la marée à la plage où on le trouva complètement évanoui. Son sort démontre que seule d'autres, à l'aide du moindre flotteur, auraient pu échapper à la mort.

James Towsey, autre jeune matelot, dut également la vie à la planche sur laquelle il se mit à califourchon : — Le capitaine Hunter, dit-il, était sur la même planche que lui, mais en avait été arraché par les lames.

Certes ! cet officier incapable fut heureux de périr. Quelle n'eut pas été sa honte s'il avait survécu, à l'aide d'une planche de salut, lui qui en avait obstinément refusé à tous ceux dont il avait la charge.

Les trois marins sauvés s'accordaient d'ailleurs à dire que, dès l'instant de l'échouement, l'équipage entier pensait qu'on aurait pu se sauver sans peine. Mais, par amour-propre professionnel, personne ne voulut témoigner de crainte. Rice et Towsey répondirent à maître Owen qu'ils n'avaient pas voulu paraître effrayés. Avec le concours d'hommes aussi froidement énergiques, le sauvetage général eût été certain. Si l'on ne peut assez blâmer le capitaine et le docteur, l'on ne peut assez admirer la subordination résignée de l'équipage.

Moins d'une demi-heure après la rupture du bâtiment, un mât, des tonneaux, des débris, et puis des cadavres roulaient à la côte. Donc, le plus grossier des radeaux y eût aisément porté tout le monde. De dix heures du soir à deux heures du matin, la mer ne cessa de jeter à la plage des corps de femmes. On en trouva aussi dans le port.

A l'hôtel de la marine où deux dames anglaises,

madame Austin et madame Curtis prodiguaient leurs soins aux naufragees, l'une d'elles qui était d'une merveilleuse beauté, sembla se ranimer, entr'ouvrit les yeux, puis expira.

Si la douane commit une faute extrêmement regrettable, les marins attachés à son service donnèrent des preuves d'une rare intrépidité jointe au plus admirable zèle; rivalisant avec ceux de la Société Humaine, parmi lesquels le matelot Piton mérite d'être cité, ils recueillirent un très-grand nombre de corps qui n'étaient, hélas! que des cadavres. Dans la maison de secours, d'après les instructions du capitaine Pollet, tout était prêt pour donner aux naufragés les soins susceptibles de les rappeler à la vie. Le feu était allumé, l'eau chauffée, les couvertures et les flanelles à frictions préparées; tous les agents se trouvaient à leurs postes. A mesure que les corps étaient apportés, les chirurgiens les faisaient rouler dans les couvertures; on les saignait. Une femme, là encore, fit un léger mouvement, un sang épais s'échappa de son bras; on eut un instant d'espoir, mais elle mourut aussi.

On courait de tous côtés avec des fanaux, on se précipitait sur la falaise — « A chaque instant, dit une relation, on ramasse des femmes, des enfants, des hommes, tous morts! » Une malheureuse mère fut recueillie serrant convulsivement entre ses bras son pauvre petit enfant. Les épisodes navrants se multipliaient.

Le consul anglais, M. Hamilton, ne fit que paraître sur la plage. Les journaux de Boulogne le blâmèrent très-sévèrement : — « S'il avait été à son poste, » disait *l'Annotateur*, il aurait pu forcer le capitaine » au débarquement qui, à cinq heures, avec le courage de nos marins, était encore possible. »

On fit faire cent cercueils. Plus de soixante furent utilisés dès le lendemain, 1^{er} septembre, jour des funérailles des victimes retrouvées.

En même temps, une souscription ouverte pour le soulagement des naufragés de *l'Amphitrîte* et pour la rémunération des braves marins qui s'étaient si courageusement exposés, produisit plus de cinq mille francs.

A Boulogne, ce naufrage fut un deuil public. — Il eut pour effet d'enflammer d'un nouveau zèle les membres tant anglais que français de la société humaine. — De là date véritablement en France l'œuvre du sauvetage des naufragés. La Société Humaine de Boulogne se réorganise et se développe. Dans les ports voisins on l'imita. Paris ne va pas tarder à essayer de centraliser le mouvement. Les voix des précurseurs sont enfin entendues. De grands et généreux efforts sont tentés. Nous en retracerons l'histoire.

Le naufrage de *l'Amphitrîte*, alors continuellement pris pour exemple, est donc un événement des plus mémorables dans les Annales du sauvetage et à

ce titre encore méritait d'être relaté, ici dans tous ses détails.

L'amirauté anglaise chargea le capitaine de vaisseau Chads, de la marine royale, d'une enquête sévère. Il reçut la double mission « de rechercher si le bâtiment » n'était pas hors d'état de faire, par des temps ordinaires le voyage de Botany-Bay, et de constater si le capitaine, pour sauver la responsabilité pécuniaire de ses armateurs, n'avait pas compromis sciemment la vie de ses passagers (1). »

« Le mauvais état de *l'Amphitrite* n'était-il point, encore plus que l'entêtement du capitaine, la cause de la mort déplorable de tant de personnes ? »

« En ce cas, ajoutait *le Moniteur*, on sait que l'on pourrait bien plus directement s'en prendre aux propriétaires survivants du navire, et exiger d'eux, au nom des familles des victimes, de justes indemnités (2). »

Il fallut une catastrophe compliquée de circonstances aggravantes de tous genres pour motiver des recherches aussi peu usitées. Il fallut que des deux côtés du détroit l'indignation fut bien générale pour que *le Moniteur* tirât, en 1833, du fait de l'enquête, des conclusions tellement avancées, que semblable langage, en 1867, à propos de sinistres contemporains,

(1) *Moniteur universel* du 22 septembre 1833.

(2) Idem. 28 idem

serait encore une nouveauté caractéristique et pourrait à bon droit être considéré comme un symptôme de progrès dans la police de la navigation.

L'enquête conduisit à examiner la conduite du consul qui prouva que ses moyens d'action étaient insuffisants pour intervenir en cas de naufrage. Des négociations relatives au sinistre de *l'Amphitrite* se prolongèrent longuement entre les cabinets de Londres et de Paris. L'affaire fût sur le point d'être portée devant la chambre des communes par sir William Robert Clayton, mais sa motion fut ajournée sur la proposition française d'un arrangement par lequel on accorderait aux consuls des deux pays des pouvoirs plus étendus pour agir en cas de naufrage d'un bâtiment de leur nation. Enfin, il passa pour certain que les règlements des nations anglaise et française, relativement aux naufrages, allaient être modifiés (*). Il n'en fut rien, et sous ce rapport comme sous tant d'autres, l'état de la question ne s'est pas amélioré d'une manière sensible.

Par opposition à l'affligeant récit du sinistre de *l'Amphitrite*, et à l'impuissance des secours apportés par nos braves gens de mer, la même nuit, aux mêmes heures, en Ecosse, près de Newton, de nom-

(*) *Journal de la Marine*, deuxième année, 1834, sixième livraison, août, p. 177.

breux pêcheurs , leurs compatriotes, étaient arrachés aux fureurs des vagues.

Sur quarante-cinq barques de pêche du port même de Boulogne , vingt-sept avaient été jetées à la côte, six entièrement brisées. Une, le N° 54, sombra sur son ancre, deux coulèrent après la rupture de leurs chaînes. Un officier de la marine anglaise, M. Sanders, donnant l'exemple du dévouement, s'élança dans les flots et secondé par huit de ses matelots, sauva tous les naufragés en leur lançant des lignes munies de plomb.

Cela doit être signalé aux sauveteurs comme de la plus facile exécution. Des poids *assez lourds pour que des cordes puissent être jetées un peu loin*, voilà ce qui dans une foule de cas permet d'empêcher qu'un nageur exténué de fatigue ne périsse au moment de toucher terre.

Les braves marins gardes-côtes formant la chaîne, s'avancèrent au milieu des brisants, ils y rendirent d'admirables services. Au moyen d'un obusier, des amarres furent envoyées aux bateaux qui se trouvaient le plus loin. Des *ra-et-vient* en nombre suffisant furent établis de la sorte.

Personne ne périt ! Quel contraste avec la catastrophe qui, au même instant, navrait les sauveteurs de Boulogne !

Le valeureux lieutenant de vaisseau Sanders procède avec une méthode parfaite, fruit précieux de

l'étude et de l'expérience. Il faut constater ici, qu'à couragoégal, *l'art de sauver* change du tout au tout les résultats. A Newton aucune faute n'est commise, les moindres détails ont été prévus, on a des porte-amarres, on sait former et on forme la chaîne, les meilleures mesures sont prises, et le naufrage ne fait pas de victimes. — A la vérité, aussi, les naufrageants Boulonnais, s'aidant de leur mieux, correspondirent par leurs propres efforts à ceux des gardes-côtes anglais.

. Du reste, dans les deux ports on se comporta simultanément avec une égale générosité. Boulogne souscrivit en faveur des naufragés de *l'Amphitrite*, secourut les rares survivants et rendit aux morts les derniers devoirs d'une manière touchante. A Newton, même conduite.

Il y a là pour les utopistes tels que moi, une lueur crépusculaire annonçant le splendide lever du soleil de la Paix et de la Fraternité dans le dévouement. Je suis néanmoins tout l'opposé d'un optimiste; je vois dans notre siècle beaucoup plus de mal que de bien, je m'en irrite, j'appelle les châtimens sur les coupables, mais d'un autre côté, je crois fermement au triomphe à venir de la Sagesse raisonnée sur la Folie des gens pétris d'indulgence et d'amour du laisser-faire, c'est-à-dire que je crois à la domination future du Bien sur le Mal.

* Deux cents marins, composant les équipages des

» bateaux échoués, perdirent à peu près tout ce
» qu'ils possédaient, et sans l'humanité de la popu-
» lation entière de Newton, tous peut-être auraient
» perdu la vie. » Ainsi s'exprime le *Journal de la Marine* de novembre 1833.

Par ordonnance du 28 octobre, M. Sanders était nommé membre de la Légion-d'Honneur; et ses huit matelots recevaient en même temps la médaille d'argent au nom du Gouvernement français.

Le *Moniteur* nous a conservé leurs noms; c'étaient: — Vogwell, Hinkley, Knill, Morrisson, Jakson, Wilkes, Fowler et Constable.

Des récompenses non moins méritées venaient d'être décernées pareillement aux sauveteurs boulonnais.

La Société Humaine de Londres donna une médaille d'or à Pierre-Antoine Hénin, et fit délivrer à François-Augustin Huret un témoignage sur vélin de sa haute satisfaction.

Le gouvernement anglais, sur le rapport du capitaine Chads, envoya aux marins qui s'étaient le plus distingué lors du naufrage de l'*Amphitrîte*, en témoignage de sa reconnaissance, cent livres sterling (2,500 francs) de gratifications qui leur furent solennellement distribuées le 1^{er} octobre 1833.

Le 13 du même mois eut lieu de même la distribution des récompenses accordées par le gouvernement français.

Pierre-Antoine Hénin, matelot de 3^e classe, fut décoré en vertu d'une décision du 17 septembre.

Par décisions du 19, le vieux pilote Jean-Charles Testard qui, comme on l'a vu, venait de l'être tout récemment pour des actes de dévouement et de courage antérieurement accomplis, reçut un témoignage officiel de satisfaction. La médaille d'or fut donnée à son collègue François-Augustin Huret ; la médaille d'argent à chacun des autres : l'aspirant pilote Antoine Huret, le quartier-maître de manœuvre Jean Coque-lin et les matelots Louis Testard, Pierre Huret, Jacques Delpierre, Adrien Danger, Flahuté, Joseph Verdière et Napoléon Ducarme.

Le sous-préfet de Boulogne prononça, en cette occasion, un discours au thème facile, cent fois applaudi par la population enthousiasmée qui se trouvait honorée dans les personnes de ses loyaux et courageux sauveteurs. Tous les cœurs battaient d'un noble amour de l'humanité. La gloire du sauvetage rayonnait, en ce moment, de son éclat le plus pur ; une généreuse émulation enflammait les nombreux témoins de la cérémonie. Arrière donc les rheteurs qui traitent de hochets de la vanité les distinctions honorifiques ! S'il est nécessaire de punir, il est doux, il est beau, il est utile de récompenser.

Récompenser, récompenser dignement, c'est faire acte de justice et de prudence ; c'est remplir un devoir pieux en élargissant le culte du dévouement ; c'est

semer le bien pour qu'il fructifie au centuple ; c'est détourner du mal dont la prospérité est le plus funeste des exemples ; c'est le prévenir et diminuer d'autant la douleur qu'on éprouve à châtier ; c'est multiplier le nombre des gens de cœur ; c'est remporter un nombre infini de victoires sur le grand ennemi : l'Égoïsme !

Apprenons donc à récompenser, et mieux que nous ne le faisons, ce sera œuvre de sauvetage.

Dans son rapport, le capitaine Pollet a dit : — « Hénin fils, dont le courage est connu » — Racontons comment Pierre-Antoine Hénin conquit sa première médaille de sauveteur. C'était deux ans avant le naufrage de *l'Amphitrite* ; un baigneur anglais fut entraîné au large par un courant très-rapide, la mer était extrêmement mauvaise. Personne ne croyait possible de porter secours à l'infortuné qui se débattait contre la mort.

— Voilà un homme perdu ! disaient avec tristesse les vaillants préposés au service des bains.

Les pratiques déclaraient que de temps pareil le courant était indomptable : — Vent, ressac et marée tout porte au large.

Pierre-Antoine Hénin se déshabillait.

— Je le sauverai ! moi ! s'écrie-t-il.

— Folie ! répliquent les autres, tu te noieras sans même l'avoir rejoint.

— J'irai ! reprend énergiquement le jeune matelot dont le père était présent , et disait :

— N'y va pas ! Je t'en prie ! Tu périrais sous mes yeux.

— Mais je suis sûr de moi , mon père ! Ne me retenez plus !

Et à ces mots , échappant à l'étreinte paternelle , il court , il nage , il lutte , puis disparaît. Le bonhomme tremblait en pleurant ; la foule criait :

— Il a plongé ! — Il ramène l'anglais à flot ! — Ils coulent ! — Les voilà ! — Dieu ! on ne les voit plus !... — Ah ! ils reparaissent !...

Tous les cœurs palpitaient d'effroi. Le père Hénin pâle comme un spectre n'osait plus regarder. La scène se prolongeait horriblement. Enfin , après des efforts inouis , Pierre-Antoine parvint à ramener le baigneur au rivage où il s'évanouit en murmurant :

— Vous voyez bien , père , que je l'ai sauvé !

Si le vieil Hénin était fier d'avoir un tel fils , il devait l'être aussi de l'autre , de Philippe-Joseph alors au service de l'État où il se distinguait par sa conduite exemplaire et par ses rares talents de plongeur.

Dix fois à bord de la frégate *la Minerve* montée par le contre-amiral Le Blanc , il s'était déjà signalé en allant visiter les carènes dans des circonstances dangereuses , lorsque la gabare française *l'Active* s'échoua dans la Plata sur l'île de Lobos. Le bâtiment

plein d'eau et défoncé ne pouvant être relevé, ils'agissait d'opérer le sauvetage de son matériel ; en conséquence, l'amiral s'étant rendu sur le lieu du sinistre avec *la Minerve*, envoie à bord un détachement de marins en supplément d'équipage Philippe-Joseph Hénin est désigné le premier.

Les moindres instants sont précieux : d'heure en heure le contenu de *l'Active* court de plus grands risques. Survienne un pampero tout sera perdu. Philippe-Joseph Hénin, durant quinze jours consécutifs, plonge dans l'intérieur de la coque noyée. Tous les marins de corvée se reposaient alternativement, seul il ne prend aucun repos. Et comme l'atteste un certificat du lieutenant de vaisseau de La Trésorière, capitaine de *l'Active*, tout ce qui était susceptible d'être sauvé, le fut grâce à l'intrépide plongeur.

Mais les forces humaines ont des bornes. Exténue par tant de labeurs, Hénin est rapporté à bord de *la Minerve* où il entre à l'infirmerie.

A peine commençait-il à se délasser, qu'un des canots de la frégate, pris en travers par le violent courant du fleuve, chavire le long du bord. La plupart des canotiers se rattrapent à des cordages ou se sauvent en nageant ; l'un d'eux, nommé Bertin, entraîné en dérive, va se noyer.

De son hamac, par le sabord de l'hôpital, Hénin a tout vu. Plus prompt que l'éclair il se jette à l'eau

par ce sabord, se heurte contre un espar, se blesse grièvement au bras et à la main, trois de ses doigts sont écrasés; insensible à cette souffrance, il nage avec une vraie fureur, rejoint son camarade, le soutient à flot et le sauve aux applaudissements de tout l'équipage.

A quelques mois de là, en rade de Rio-de-Janeiro, *la Minerve* qui louvoyait de fraîche brise touche rudement sur un rocher par le travers de la baie de Bon Voyage. Le choc fait craindre des avaries graves dans les œuvres vives; l'amiral inquiet demande au plongeur Hénin si, malgré la violence du courant, il se croit capable d'aller visiter la carène :

— Oui, amiral, répond le matelot, pourvu qu'on m'amarre à un bout de filin.

Les maîtres du bord estiment qu'il joue sa vie avec une témérité funeste; ils blâment leur chef d'exposer ainsi un brave et loyal serviteur. Mais celui-ci se glisse à l'eau, et après avoir eouru les plus grands dangers revient ayant rempli sa mission avec une habileté consciencieuse.

En présence de tout son état-major, et de l'équipage assemblé, l'amiral lui promet une récompense exceptionnelle.

Cette récompense pourtant si solennellement promise, et longuement espérée, n'arrivait pas.

La frégate avait désarmé le 4 avril 1840. Philippe-Joseph, de retour à Bonlogne, y devient collègue de

son frère Pierre-Antoine, le maître baigneur. Puis un an, deux ans s'écoulaient dans une vaine attente.

Cependant Philippe-Joseph continue à se signaler comme sauveteur. Le 11 juillet 1841, notamment, par un temps épouvantable, il se précipite tout habillé dans les flots pour sauver un habitant de Boulogne, M. Smart. C'était encore dans un courant terrible. Le trajet de retour fut cruellement long; Philippe-Joseph faillit de nouveau périr victime de son dévouement.

Et rien ! rien ! pas de nouvelles ! Personne ne songe à lui !

Enfin, bien à regret, le 16 mai 1842, le pauvre matelot se décide à écrire au Ministre de la marine une lettre que nous avons lue, une lettre admirable, un chef-d'œuvre de modestie et de dignité :

— S'il réclame la récompense qui lui a été promise, s'il se permet de faire valoir ses services, dit-il, c'est que « père de famille, il doit compte à ses » enfants de ce qu'il a fait de bien pour les encourager à suivre son exemple, (*textuel*). »

« Congédié le 20 avril, ajoute-t-il un peu plus loin, je suis rentré dans ma famille où j'ai rencontré un frère décoré pour des actes analogues aux miens. »

Cette dernière ligne frappa tellement le ministre que, de sa propre main, il la souligna.

Et pourtant cinq autres années s'écoulèrent encore,

Pierre-Antoine n'était plus. Il était mort le 10 mars 1842, et tous les braves sauveteurs de Boulogne, en l'accompagnant à sa demeure dernière, rendaient hommage à sa mémoire, non sans ajouter que ses actes courageux avaient dû causer sa fin prématurée. Car le sauveteur ne périt pas seulement dans les flots, il succombe aussi victime des efforts surhumains qu'il ont brisés ou des maladies contractées en s'exposant à contre-temps. Or, cela se disait en tout bien tout honneur, sans amertume, simplement ainsi que le soldat dit qu'en campagne on ne meurt pas seulement sous les coups de l'ennemi, mais aussi sous ceux des privations et des fatigues. Philippe-Joseph entendit, écouta en pleurant, pensa que son frère était mort glorieux, ne se lassa point de sauver, et sauva tant et tant qu'enfin, par dépêche ministérielle du 20 décembre 1847 (huit ans après la promesse solennelle du contre-amiral Leblanc) une médaille d'honneur en or lui fut décernée pour faits de sauvetage récents et anciens.

Sur les registres de l'inscription maritime se trouve l'apostille suivante :

« Par décision ministérielle du 28 juin 1849, Philippe-Joseph Hénin a été porté sur le tableau des candidats à la croix d'honneur, comme s'étant particulièrement distingué lors du naufrage de trois bâtiments près du port, le 23 février, même année. »

Nous aurons l'occasion, au chapitre deuxième, de

reparler du naufrage de ces trois caboteurs français, *la Henriette*, *les Quatre-Frères* et *la Liberté*.

Ainsi que la médaille, la croix se fit longuement attendre. Il en est des récompenses pour les actes de vertu, comme des filles de Laban. Quelle constance ! quel amour ! quelle patience laborieuse il faut pour les conquérir ! Philippe-Joseph Hénin ne cessa d'être sauveteur, mais fatigué d'être inscrit sur les matricules de la marine il s'en était fait rayer, et durant seize ans consécutifs ce marin accompli, renonçant à tous les droits acquis par les plus beaux services, s'abstint de prendre le large.

Ceci, par parenthèse, nous montre comment on décourage les plus précieux serviteurs de l'État et mérite d'être signalé à l'attention des ministres de la marine.

Mais enfin justice ayant été rendue à Philippe-Joseph Hénin par la décision impériale du 17 janvier 1854 qui le nomme chevalier de la Légion-d'Honneur, le brave marin cessa de bouder la mer. Dès qu'il fut libre de tous autres engagements, il reprit la navigation.

Vingt-trois ans jour par jour après la mort de son digne frère Pierre-Antoine, le 10 mars 1865, Philippe-Joseph Hénin mourut léguant à ses enfants, comme il l'avait tant voulu, les grands exemples d'une vie entière remplie d'actes de dévouement.

O race de héros ! vous laissera-t-on toujours dans

l'ombre ? Oubliera-t-on toujours vos traits magnanimes ? et faudra-t-il toujours que des hommes tels que Hénin en soient réduits à solliciter, comme une faveur, qu'on daigne se souvenir des engagements pris envers eux !

Il est beau que dans les mêmes familles les mêmes vertus se perpétuent de génération en génération et qu'entre frères il existe une émulation pareille à celle des frères Hénin. Vous avez vu comment le même sang coule dans les veines des Huret et des Testard. Oh ! c'est là une noblesse héréditaire devant laquelle je m'incline avec un respect enthousiaste.

En compulsant les états de service de quelques-uns de ces hommes, j'ai trouvé que la plupart d'entre eux avaient été vaillants marins de guerre. Et moi qui hais la guerre, je veux répéter à leur propos combien il y a d'affinité entre les vertus militaires et celles des sauveteurs.

De part et d'autre, abnégation, courage, action prompte, valeureuse ardeur à exposer sa vie.

François-Nicolas Huret, déjà cité, l'époux d'Hélène Testard avant d'être pilote-lamaneur, avait bravement servi l'Etat. Jean-Augustin Huret commanda plusieurs barques corsaires avec succès. Gabriel-Achille Huret fit de même la course et, malheureusement, étant second du lougre *le Rodeur*, finit par être pris par les Anglais. On pourrait aisément multiplier ces exemples.

Je hais la guerre, les monstres qui la provoquent,

les insensés qui l'approuvent, les ambitieux qui la désirent, mais je rends un profond hommage à la bravoure du soldat, du marin, du corsaire, et j'estime les vertus militaires au plus haut degré.

Aussi ne suis-je point de ceux qui désirent la suppression des armées de terre et de mer. Je veux seulement que leur organisation nous serve à grandir l'homme par le mépris des dangers et que leur puissante action collective que rien ne put remplacer, leur discipline, leur courage, soient incessamment appliqués à des œuvres utiles à l'humanité entière, à ces œuvres de paix et de salut que j'ai appelées *les guerres de l'avenir*.

SAUVETAGE DU VIEUX.

Après une de ces nuits de tempête qui font aux femmes des marins des insomnies pleines d'angoisses, qui troublent le repos des armateurs ou des assureurs, et qui arrachent aux plus indifférents des exclamations de pitié pour les pauvres gens exposés sur mer, les négociants du Havre étaient ramenés à la Bourse par les nécessités du commerce.

— Le coton était-il en hausse ou en baisse? S'agissait-il de sucre, d'indigo ou de café? Parlait-on

d'arrivages ou de départs, d'expéditions importantes, de chargements ou de déchargements, de crises financières, de questions politiques, de questions locales? Pour le savoir, il faudrait se reporter aux journaux du Havre du 11 mars 1842.

Le vent du nord ne se faisait plus sentir en ville qu'assez faiblement, mais au dehors la brise était encore fraîche et la mer très-mauvaise. Cependant les opérations et transactions du jour étaient la seule préoccupation des habitués de la Bourse, assureurs, expéditeurs ou capitaines, quand tout à coup le bruit se répand qu'un petit bâtiment anglais est en perdition à quatre ou cinq milles. Désarmé de tous ses mâts, il est mouillé au large; la vie de son équipage dépend uniquement de la bonne tenue de ses ancres.

Ce n'est qu'une goélette d'assez médiocre valeur, montée par une demi-douzaine d'inconnus et que personne n'a intérêt à préserver du naufrage. — Eh bien! une émotion générale se manifeste. Toutes les affaires sont interrompues. On ne songe plus qu'au sort du navire en péril. Le mauvais temps peut reprendre; en ce cas sa perte est inévitable. Que faire? La mer est basse; on en est réduit à attendre, mais il importe d'utiliser les instants.

Le meilleur moyen serait d'expédier au secours de la goélette un remorqueur à vapeur, les gens du métier ne dissimulent pas que le danger est extrême,

car l'heure de la marée ne permettra d'opérer qu'à nuit close ; d'un autre côté le vapeur, propriété d'une entreprise particulière, vaut quatre cent mille francs.

— Eh bien ! messieurs, cotisons-nous ! s'écrient quelques voix généreuses.

Pour essayer de sauver une méchante coque délabrée et quelques pauvres diables , se découvrir de quatre cent mille francs ! Vit-on jamais des gens de finance, des hommes d'affaires en user ainsi ? — On le vit, ce jour-là, dans la noble place du Havre. Donnant un démenti à l'aphorisme qui refuse du cœur au capital, le haut commerce conquiert alors des droits au titre glorieux de sauveteur.

La compagnie d'assurances maritimes du Havre s'engage pour cent vingt-huit mille francs ; les autres assureurs, proportionnellement à l'importance de leurs compagnies, pour cinquante, quarante, trente, quinze, douze ou dix mille francs. Ces sommes ne suffisant pas, quatre honorables maisons de commerce s'inscrivent pour vingt mille francs chacune ; un négociant court seul un risque de vingt-cinq mille ; de moindres offres, sacrifices plus grands peut-être, parfont la mise. Bien avant que la marée permette au remorqueur de sortir, les quatre cent mille francs sont couverts.

Au Havre, cité de progrès, les élans du même genre ne sont point rares. Les questions de sauvetage pour

les naufragés, les inondés et les incendiés, y sont accueillies avec une remarquable ferveur. Les souscriptions occasionnelles ou permanentes, y sont largement accueillies. En présence de l'égoïsme farouche de certains centres mercantiles, dont il convient de taire les noms, — quand on voit avec quelle cynique insouciance la speculation se fait si souvent un jeu de la vie humaine, — on doit s'enorgueillir en France des beaux exemples que le commerce du Havre donne au monde maritime. Les sauveteurs qui risquent leurs vies, race héroïque, sont, grâce à Dieu, en très-grand nombre sur nos rivages hospitaliers; mille fois moins nombreux sont, par tous pays, les gens de cœur qui exposent leurs fortunes. Le sauvetage, pourtant, est par-dessus tout une question d'argent, par les dépenses à faire pour l'installation, l'aménagement ou l'équipement des barques et navires, pour leur approvisionnement en engins de secours, et enfin pour l'entretien des postes du littoral.

Le temps que l'état de la marée mettait à la disposition des Havrais ayant été sagement utilisé, le vapeur *l'Alcide*, capitaine Bambine, sortit au premier flot; il avait à la traîne une barque insubmersible qui déposa sur la goëlette anglaise un pilote et seize marins en supplément d'équipage. Les manœuvres à exécuter, par le gros temps et de nuit, exigeaient une adresse, un sang-froid et une expé-

rience du métier dont le capitaine Bambine donna des preuves éclatantes. La remorque fut envoyée et reçue avec une précision parfaite. Le trajet de retour eut lieu sans avaries. Vers minuit, les deux navires rentraient au port.

On sut que la goëlette anglaise nommée *Vixen*, lourdement chargée d'aciers et de fers, ayant successivement perdu toutes ses voiles, n'avait eu d'autre ressource que de jeter l'ancre et de couper sa mâture.

Le *Journal du Harre*, rendant compte de l'événement, ajoutait que les circonstances ne permettraient pas toujours de délibérer : et qu'une bien plus grande promptitude d'exécution serait souvent nécessaire. Il émettait donc le vœu que le cas fut prévu. — C'est à l'autorité municipale, disait-il en concluant, à s'entendre à ce sujet avec l'administration maritime et la chambre de commerce.

Rien de plus louable que de telles paroles, dignes de la ville où elles furent écrites.

Mais si nous nous plaçons à un point de vue plus général, si nous nous rappelons que la cause première de la création des marines nationales est la protection du commerce maritime, nous emettrons à notre tour le vœu que la défense contre le naufrage soit la première mission des bâtiments dits de guerre.

A quoi devraient servir les navires de l'État ? — à sauvegarder les richesses du commerce, à faciliter

la navigation marchande , à secourir , à sauver. Les malfaiteurs de la mer et les naufrages sont , en saine logique , les seuls ennemis à vaincre. Malheureusement , ce qui fut dans l'origine le point capital est devenu secondaire , et pourtant , si secondaire que ce soit , les services rendus sont parfois très-importants.

« En 1863 , les navires de l'État appartenant aux stations de notre littoral ont remorqué , ralloué ou secouru de toute autre manière 48 bâtimens , dont 22 navires français , 9 navires étrangers et 17 bateaux de pêche.

» En 1864 , 35 bâtimens , dont 17 navires français , 2 navires étrangers et 16 bateaux de pêche.

« En 1865 , 29 bâtimens , dont 16 navires français , 2 navires étrangers et 11 bateaux de pêche. ⁽¹⁾ »

D'après cela , et attendu le très petit nombre de nos stationnaires actifs , quels résultats magnifiques n'obtiendrait-on point si les marines militaires n'avaient été détournées de leur objet. Par malheur en pleine paix , les nations maritimes se ruinent en constructions belliqueuses , souverainement inutiles , sauf le cas de guerre. La police des mers , la sécurité de la navigation en souffrent ; qu'importe ! Les millions s'engouffrent en stériles instruments de

(1) Annales du sauvetage maritime (novembre 1865), t. I, p. 362.

destruction. Ces affreux navires sont peu marins, incapables de tenir une longue croisière dans des parages dangereux ; incapables de porter des secours efficaces, puisqu'au premier gros temps ils courent eux-mêmes les plus grands périls ; et d'ailleurs, non moins dispendieux par leur consommation de combustible que par leur construction première.

Supposons, — chose trop impossible par notre incomplète civilisation actuelle, — que tous les états renonçant aux vaisseaux cuirassés, aux artilleries colossales, aux caisses à tourelles, aux torpilles et à l'infinité d'inventions barbares qui se succèdent, s'entendissent pour établir des croiseurs et des remorqueurs de secours ; — supposons que *Protection et Sauvetage* fussent loyalement les seuls objets des marines nationales, — toutes les mers, toutes les côtes du monde pourraient être gardées, et les budgets des marines s'allégeraient, tandis que l'on donnerait à la navigation commerciale une sécurité jusqu'ici inconnue, — de plus en plus utile, puisqu'avec l'accroissement du mouvement maritime, le nombre des naufrages ne cesse d'augmenter.

Le grand mal, l'immense obstacle, est toujours et partout le fléau de la guerre, — en d'autres termes, l'homme et ses passions, auprès desquelles les éléments en courroux, les tempêtes, les incendies, les gouffres, les écueils, ne sont que les moindres dangers.

Aucune distinction honorifique ne vaut celles qui sont conquises pour faits de sauvetages. — Le préjugé, il est vrai, est tout en faveur des faits de guerre. Il se justifie par l'amour de la patrie et par les périls des combats ; mais de part et d'autre les périls sont au moins égaux, la défense de la patrie, cas particulier qui assimile le soldat au sauveteur, ne motive que bien rarement les exploits belliqueux ; et la victoire fraternelle remportée sur les éléments pour sauver est, certes, au point de vue de la saine raison et de la morale, bien supérieure aux victoires ensanglantées des champs de bataille.

Notre siècle, qui se croit éclairé, est malheureusement plongé dans les vieilles ténèbres de la barbarie au point que le développement de cette thèse faillit rendre ridicule le sauveteur Alphonse Karr. — Il s'en est fort peu soucié ; nous ferons comme lui en répétant et répétant encore que : « Devant Dieu, devant la raison et devant le cœur, la seule gloire, c'est SAUVER ! »

Mais ajoutons, maintenant, un dernier mot qui mérite commentaires :

« Point de gloire sans pain ! »

ZACHARIE DUBOSQÜE.

Naufrage du *Waratah*. — La croix d'honneur. — L'Ordre
International du Sacrifice

Point de gloire sans pain.

Non loin de la côte des Paganis, à cinq lieues dans le sud-ouest de l'embouchure de l'Aber-Vrac'h, il est une petite île cernée à perte de vue par d'innombrables récifs.

On l'appelle Molène. — C'est, paraît-il, un débris de l'antique chaussée qui, aux temps druidiques, aurait relié Ouessant avec la terre ferme. Les abords en sont effrayants. Dans ces ruines, le calme est presque aussi redoutable que la tempête, tant les courants y sont rapides et les tourbillons nombreux. Partout des gouffres. Herisse de crocs, de defenses, de dards, l'abîme a des dents comme un tigre, de aiguilles comme un porc-épic. Sous l'eau des basses, au ras de l'eau des brisants, au-dessus de l'eau des rochers monstrueux, inaccessibles. Les ondes allongées accourent du centre de l'Atlantique pour se rompre au granit breton. Là bas, dans l'ouest, elles se déroulent plus par plis, en nappes bleues à franges d'argent. Ici, le tumulte, la révolte, les convulsions; l'obstacle provoque la rage; l'Océan s'insurge. Les

lames hautes à la rencontre des cailloux hurlent comme des louves blessées ; elles se sont déchirées aux épines de la forêt de pierres ; les marées se contrarient, se heurtent, se débattent à l'étroit sous le marteau du ciel , sur l'enclume de fer. Blanches de colère, elles écument en luttant de roc en roc. Désordre sans frein apparent, mais désordre réglé par l'heure, par le vent, par la saison, si bien que l'œil du pilote y voit les routes à dicter aux navigateurs. Il y a d'un côté le passage du Fromveur, de l'autre le raz du Four, entre deux le chenal de la Helle, et puis encore quelques ruelles sinueuses où peut glisser le caboteur, la sonde en main, le cap sur un ecueil à éviter d'un coup de barre pour aller faire tête sur un second, un troisième, un centième qu'on parera de même pourvu que la barque obéisse, qu'elle se torde comme l'anguille sous ses voiles et son gouvernail, que la brise ne change ni ne mollisse, et que les lames de fond ou les courants n'aient aucun caprice imprévu.

Tels sont les parages de l'île où vit l'humble et glorieux *chevalier* ⁽¹⁾ Zacharie Dubosque, un chevalier de la Légion-d'Honneur, fort honorée d'avoir un

(1) A l'île de Batz, près de Roscoff et de St-Pol-de-Léon, l'an cien pilote Tremintin n'était plus désigné qu'a sous le titre de *Chevalier*, ? puisqu'il avait reçu la croix d'honneur. Probablement, à Molène, Zacharie Dubosque doit être appelé de même.

tel légionnaire, simple pêcheur du reste, mais aussi pêcheur d'hommes, — comme Toussaint et Le Bousse, ses compatriotes, qui, le 17 janvier 1865, se signalaient en sauvant les derniers marins du vapeur anglais *le Columbian*, — comme les Testard, les Huret et les Henin (de Boulogne), les Bouzard (de Dieppe) au courage héréditaire, Mathieu Bonmelaer, Gaspard Neuts, Guillaume Delatre, les frères Declerc, Join et François Texier l'infatigable, enfants de Dunkerque, bien dignes d'appartenir à la même cité que Jean-Bart et Gaspard Malo, grands corsaires mais aussi grands sauveteurs, — comme Durécu (du Havre), Méchain, le garde-dunes de l'île d'Oleron, toujours prêt à se dévouer au salut des naufrages, Léon Tauzin (de Bayonne), Kerserbo (de Kerros-tein), Guénolé Tannion et Pierre Saoutic (de Concarneau), et Doyambert (de Saint-Jean de Luz), dont le nom devrait être connu et vénéré de tous les marins, et maître Hyacinthe Forcel (de Blainville), à qui le prix Montyon a été décerné le 20 décembre 1866, — comme les Leprêtre et les Delahaye (de Gravelines), et le capitaine Cousin (de Cherbourg), et le capitaine Mahaud (de Nantes), et notre cher capitaine Conseil, et tous ceux dont les noms trouveront successivement place dans ce livre même, et mille autres que j'ai la douleur d'ignorer ou d'oublier, de véritables héros, le peloton sacré de la civilisation, l'orgueil de la France, l'élite de l'espèce humaine.

Zacharie Dubosque vit en sabots, en bonnet de laine et en veste de bure. « Sous son toit délabré
« manque parfois du feu dans l'âtre et du pain sur la table » dit l'auteur d'un article inséré, en octobre 1866, dans les *Annales du Sauvetage* ⁽¹⁾; — « actuellement ses soixante-neuf ans ne lui permettent plus d'aller à la mer; aussi, tous les jours, hiver comme en été, quelque temps qu'il fasse, aperçoit-on depuis le lever du soleil jusqu'à la nuit le vieillard errant, avec sa femme et ses enfants, sur les rochers de Molène et ramassant le goémon dont la récolte est l'unique ressource de la pauvre famille. »

O misère! que voulez-vous? il n'a rempli aucune des conditions qui donnent droit à une pension de retraite, il n'a fait que risquer sa vie pour arracher aux chaos de brisants des naufragés perdus sans lui. Il n'a fait que ressusciter des morts! Vous le voyez bien, ce chevalier n'a aucun droit, à du feu dans son âtre où le feu manque souvent, à du pain sur sa table où il n'y en a pas toujours pour ses nombreux enfants et pour sa malheureuse femme?

Ce sauveteur n'a aucun droit, vous dis-je!

Une page de son histoire maintenant.

Voici bientôt vingt ans, — vingt ans! — le 3 mars 1848, — un grand trois-mâts anglais de 800

(1) T. I, p. 324, sous la signature L. R. S.

tonneaux, le *Waratah*, chargé de marchandises valant plus d'un million, a destination de la Nouvelle Galles du Sud, fut assalé, de nuit, dans la dédale de Molène.

La tempête en fit son jouet, et le lança de récif en récif comme un volant entre cent raquettes. Balloté par les lames folles, le lourd trois-mâts laissait à l'un sa fausse quille, à l'autre ses bordages. La carène défoncée, il rebondissait pour retomber durement, perdant ses mâts, perdant son gouvernail, perdant ses hommes. Enfin, la mer l'abattit et le cloua sur Bressourial, un pan de mur naturel qu'on aperçoit à deux milles dans le nord ouest de Molène. Puis, continuant l'œuvre de destruction, elle donna l'assaut à la carcasse pantelante, brisant encore, brisant toujours, dévorant et engloutissant pour vomir ensuite aux écueils voisins des tombereaux d'épaves informes.

Neuf marins, seuls survivants aux coups du ressac, se tenaient accrochés au beaupré. Mais peut-on bien dire que ce fussent là des vivants? La mer grondait sous leurs pieds, sur leurs têtes, les enveloppait, se retirait, puis revenait leur faire de son écume un suaire étoilé. Le gros mât qui émergeait encore, craquant et se courbait sous le poids des vagues. Les naufrages inertes, etreignaient d'instinct le gréement de l'espar. Ils ne donnaient plus signe de vie.

Sur la pointe de Molène , au point du jour , on récitait pour ces agonisants la prière des morts. Suivant le pieux usage de l'île, un prêtre, le recteur, vêtu de ses ornements noirs, disait à haute voix les versets du *missere*; femmes et enfants agenouilles autour d'une croix portative , lui répondaient avec angoisses.

Les pauvres Molénais n'ont rien de commun , on le voit, avec les payens de la côte voisine. Leur rocher d'une lieue de tour, à peine tapissé d'un peu de terre dont la récolte en patates et en orge ne suffit pas à les nourrir durant trois mois , leur donne du goémon et des coquillages. La pêche et le matelotage , car tous les hommes sont marins, — et sauveteurs, — médaillés pour la plupart , pourvoient au reste. Ils bénissent Dieu et aiment la mer.

Ce matin là , leur terrible nourrice leur faisait grand peine. Après s'être concertés , les plus intrépides disaient tristement : — « Impossible ! rien à faire ! » Et certes ! on devait en croire des gens qui jusque là n'avaient jamais hésité.

On priait donc pour le salut des âmes de ceux qu'on regardait comme morts.

Tout-à-coup, la prière fut interrompue par un cri d'admiration et d'effroi.

Un homme , seul dans une barque , s'en allait au secours des mourants.

— Dubosque ! — Zacharie ! — Mon père !
Ses amis , ses enfants le reconnaissaient.

Il n'avait rien dit à personne , ce sublime téméraire. On l'eut retenu ou tout au moins retardé !

Et dans sa barque , son seul bien , ce père de famille allait tendre la main à ses anciens ennemis ; car, c'est ici le moment de le dire, — il avait commencé, lui aussi, par être corsaire alors que Molène lançait à flot des barques vaillantes qui capturaient, chaque jour, des navires anglais ; plus tard, de 1813 à 1815, il avait été canonnier garde-côtes ; plus tard encore il avait commandé la péniche du commissaire de l'inscription maritime du Conquet , auquel par parenthèse, il avait sauvé la vie, en 1819 , pendant une effroyable tempête. En 1831 , il était redevenu pêcheur et par continuation sauveteur, chaque fois que l'occasion s'en présentait.

Or, cette nuit l'occasion était là terrible , il se hâtait d'en profiter.

On cessa la prière des morts ; on pria pour le vivant. Le prêtre le benit de loin :

— Seigneur , protégez-le ! Vous voyez bien qu'il vous imite ! Il va sauver !

A sa vue, les Anglais se raniment.

L'ancien corsaire , le vieux canonnier rame jusqu'aux brisants, et de là , faute de pouvoir aborder , demande une corde. Les naufrages la lui jettent ; il l'amarre à sa barque ; puis , les avirons en main, il se soutient dans le ressac avec une vigueur , avec une adresse miraculeuses.

Quatre hommes, cependant, se laissent glisser dans son canot qui n'en peut contenir davantage :

— A tout-à-l'heure , amis ! Je reviens ! crie Dubosque.

Et il revint trois fois , et il ramena jusqu'au dernier des naufragés , à lui seul , mais non sans être secondé par la population entière de Molène qui, s'élançant à sa rencontre , forme sur les ruines abruptes et glissantes de la chaussée d'Ouessant, une chaîne de sauvetage dont chaque homme est un anneau. Se soutenant ainsi les uns les autres , les liens reçoivent tour à tour au milieu des vagues , chacun des Anglais :

— *Te Deum laudamus !* nous te louons, Dieu puissant ! chantaient le prêtre , et les femmes , et les enfants transportés de joie.

— Il y a un Bon Dieu ! disait simplement Dubosque. J'étais donc bien sûr , moi , que nous les sauverions.

De temps pareil, la pêche, ni la récolte de goémon, ni le petit commerce avec le Conquet , rien ne va. — Qui sait comment soupa le victorieux ?

Mais , au bout d'un an , malgré nos dissensions civiles , nos barricades fraternelles , nos meurtres , nos crimes et nos agitations parisiennes , la noble conduite de Zacharie Dubosque finit par être connue , et il fut décoré de la croix d'honneur , là , tout juste à l'égal de. . . . à l'égal , non , je me trompe !

Pour le soldat qui a touché sa solde et qui recevra une retraite, la décoration donne droit à une pension viagère. Pour le sauveteur qui, comme Zacharie Dubosque, a risqué gratis sa vie et sa barque, le pain de sa famille et son gagne-pain, la croix d'honneur est une distinction absolument gratuite. A la vérité, les règlements autorisent la grande chancellerie à lui allouer quelques secours ; mais de droit, rien.

Partisan, comme je le suis, des récompenses et des châtimens, j'applaudis chaleureusement aux justes distinctions accordées aux inventeurs, aux savans, aux travailleurs quelconques qui ont contribué à un progrès. Il est évident que je dois une approbation égale à celles qu'on décerne aux défenseurs de la patrie en danger. Mais outre, puisque guerre il y a, et qu'après tout ce n'est point la faute de ceux qui se battent, je suis bien forcé d'avouer que la croix d'honneur ne peut être refusée aux militaires qui se sont signalés en attaquant la patrie des autres. Je ne blâme aucunement le témoignage honorifique de satisfaction accordé au vieil employé civil ou militaire, sorte de certificat signifiant qu'il a gagné ses appointemens en conscience. Je vais plus loin, j'aime que le corollaire en soit un accroissement de bien-être arrondissant un peu la maigre pension de cet ancien serviteur de l'État, puisqu'il n'a pu courir aucune chance de faire for-

tune Enfin, je suis loin de critiquer la croix qui, tout en constatant un succès littéraire ou artistique, compense les soucis et les privations qui l'ont précédé.

Mais cela dit, clairement dit et sans réserves aucunes, quand je vois les volontaires désintéressés qui luttent pour accomplir les œuvres de la paix, moins estimés et moins rémunérés que les gens soldés pour faire la guerre, — quand j'ai la douleur de constater que tels sauveteurs, victimes de leur vertu, végètent misérables pour avoir consacré leur vie entière à des actes de dévouement, — quand je vois l'héroïsme spontané moins bien traité que l'exactitude aux heures de bureau, — quand je vois l'opinion, l'opinion publique, la grande coupable, plus éprise de la distinction honorifique du tour d'ancienneté que de celle conquise par le dévouement, — quand il m'est démontré ainsi que la récompense est sans cesse en raison inverse de la valeur du service rendu, — je m'empare de cette démonstration, parce qu'il me la faut pour justifier les termes de civilisation prétendue, de barbarie déguisée, et autres analogues dont je me sers, à chaque instant, dans ce livre sur les Naufrages et les Sauvetages, et enfin parce qu'il m'appartient ici de crier :

— Gloire aux sauveteurs surtout ! Et point de gloire sans pain !

— Eh quoi ! vous rabaisseriez le bienfait par une rémunération pécuniaire, vous ravaleriez la gloire !

— Vous tenez à peine compte des secours distribués, au besoin , par la grande chancellerie et par la caisse des invalides de la marine

— A vous entendre, il n'y a d'hommes méritants que les sauveteurs.

— Oubliez vous que parmi ces braves gens , il y a des ivrognes incorrigibles et des drôles qui , abusant de leur ruban de médaillés , feignent d'avoir été honorés d'une distinction supérieure ?

— Savez-vous , enfin , que l'un d'eux est devenu un grand criminel ?

A ces objections je répondrai par mon rêve qui finira , j'en ai la foi , par être une réalité , lorsque du comble de nos maux renaîtra le bien suprême

Quand les guerres d'extermination qui se préparent à frais immenses dans tous les arsenaux du monde, — guerres de plus en plus courtes mais foudroyant par hecatombes d'innocents meurtriers, — auront entraîné une ruine presque universelle en nous donnant des leçons si terribles qu'enfin l'on comprendra le sens des mots : Paix , Civilisation , Humanité , Sauvetage ;

Alors , attendu qu'aucun des ordres honorifiques aujourd'hui existants n'est assez glorieux pour récompenser dignement les hommes de paix et d'amour , il sera créé par le Congrès permanent de la Paix , l'Ordre International du Sacrifice.

Cet Ordre ne pourra être décerné que par le concert de deux puissances au moins ;

Le simple chevalier aura rang de Commandeur dans le plus auguste des autres ordres du monde ;

Pour mériter cette décoration , il faudra avoir accompli un de ces sacrifices héroïques dont l'humanité tout entière se glorifie dans la personne du héros.

Inventeurs qui vivez de privations pour nous doter d'un grand progrès tendant à diminuer les souffrances et les misères ;

Bienfaiteurs de l'humanité qui , par vos études et vos travaux obscurs, combattez à vos risques et périls, les épidémies et autres fléaux ;

Sauveteurs des dangers de l'eau , du feu , de la terre ;

Nobles ouvriers de la concorde , généreux pacificateurs ;

Vous seuls pourrez être élus par l'ensemble des nations reconnaissantes.

L'Ordre International du Sacrifice sera gratuit.

Mais s'il est décerné à un homme dont l'enquête préalable aurait fait connaître la pauvreté, une pension proportionnée à ses besoins lui sera imposée d'office et lui sera payée à titre de dette publique sur les fonds du budget de la paix.

L'enquête préalable ayant également établi les précédents du sujet proposé pour la décoration dont

il importe que le prestige ne puisse être amoindri, si l'on a la douleur de constater qu'un vice, tel que celui d'ivrognerie l'en rend indigne, la pension alimentaire seule lui sera allouée dans la mesure du convenable.

Enfin, si, par malheur, un des membres de l'Ordre vient à forfaire, sa dégradation sera un deuil public universel. Toutes les cloches du monde civilisé sonneront le glas de sa vertu morte. Tous les drapeaux se voileront d'un crêpe. Tous les pavillons seront mis en berne. Une colonne d'infamie sera dressée à la mémoire du criminel dans sa ville natale. En outre, — et ce sera l'un des privilèges de l'Ordre, — son châtiment devra être le maximum possible de la peine et aucune grâce ne pourra lui être accordée.

Quand l'Ordre International du Sacrifice devra être decerné pour faits de mer, ce sera sur la proposition du Conseil des naufrages et sauvetages, autre grande institution d'une utilité majeure pour conjurer les dangers de la mer.

LIBERTÉ ET SÉCURITÉ.

Les ravageurs — Abordage du *Mémel* — Joutes de vitesse.
Sauvetages d'un trois-mâts américain, — de l'*Émilie*, — de
la *Lady Carvalle*.

Les naufrageurs, la piraterie, les révoltes et les crimes commis à bord doivent être rangés en première ligne parmi les dangers de la mer. L'ivrognerie des subalternes qui, ayant touché des avances dans leur port d'armement sont, trop souvent, dans le plus pitoyable état au moment de l'appareillage; l'ivrognerie des chefs dans les marines marchandes d'Angleterre et d'Amérique, l'insouciance des constructeurs ou des armateurs; l'avarice lésinant au préjudice de la sécurité; l'exécrable espoir de gagner à la perte du bâtiment qu'on expédie, s'ajoutant aux embûches perfides et aux actes de violence, on peut affirmer que la perversité humaine occasionne plus de la moitié des sinistres. — Omettons, cette fois, le fléau de la guerre. — La plus honteuse lâcheté dans les cas d'évacuation du bord, de refus de secours et d'abandon après abordage, aggrave trop souvent les catastrophes. — Chose non moins hideuse : la cynique exploitation de la détresse des navigateurs par de prétendus sauveteurs rend, en certains pa-

rages, — sur les côtes d'Angleterre spécialement, — les secours plus redoutables que les écueils eux-mêmes. — Enfin, l'insuffisance de la police navale fait des puissances maritimes les complices de fautes qui ne cessent de se renouveler avec circonstances aggravantes.

Au mois de janvier 1866, la goëlette américaine *le John Boynton*, à l'ancre dans la rivière de l'Est, près de Riker's Island, fut accostée de nuit par une embarcation de pillards. Le capitaine Reed réveillé en sursaut accourt; un bandit fait feu sur lui, le manque, mais tue son second M. Robert Mitchell, avant de se précipiter dans le canot abordeur qui s'enfuit à force de rames.

Le Courrier des États-Unis ajoutait à ce sujet que sur les rivières voisines de New-Yorck la piraterie prend un développement alarmant : — « Les navires qui se trouvent dans le port sont journellement exposés aux exploits des ravageurs ⁽¹⁾. »

Ne pas vouloir se déranger de sa route, fracasser en passant quelque pauvre bateau qui n'en peut mais; puis s'en aller gaillardement sans même regarder en arrière, va devenir, si l'on n'y met ordre, un usage vulgaire.

(1) *Monde universel du soir*, 23 j. nov. 1866.

Pendant la nuit du 7 décembre 1866, le navire prussien *le Number IV* aborde le brig *le Mémel* son compatriote et s'enfuit, laissant en péril de mort douze hommes dont la perte était inévitable, si le bâtiment français *la Fleur de Marie* en route d'Haïti pour le Havre, sous les ordres du capitaine Cousin (de Cherbourg), n'avait passé sur le lieu de la collision et donné de prompts secours aux naufragés.

Laisser froidement périr des infortunés qu'on pourrait sauver, devient, à la honte des nations maritimes, un procédé de plus en plus fréquent : — « *Time is money*. Mes affaires avant tout. Les retards sont des préjudices. Et d'ailleurs, le sort de ces gens-là ne nous regarde point; qu'ils s'en tirent ! »

Par bonheur, ces odieux aphorismes n'ont rien de commun avec les règles de conduite du capitaine Cousin, digne officier de mer qui devait déjà l'estime de tous ses collègues à plusieurs autres traits de courage et d'humanité. Tandis que l'abordeur s'éloigne avec une criminelle précipitation, il s'approche, met en panne et fait appel au dévouement de son équipage qui répond d'une voix unanime : « Essayons ! » Aussitôt, malgré le gros temps, on parvint à débarquer un canot que montent M. Bazile Lelièvre, second du navire ; et les deux matelots Julien Malcafât et Marie Soleux. Les périls et les difficultés sont immenses. L'adresse et le courage des trois dignes compagnons du capitaine Cousin en triom-

pheront. L'accostage du *Mémet* est impossible. On se sert d'une amarre installée en va-et-vient. Le canot est trop petit. Il faudra faire trois voyages. Enfin, après quatre heures d'angoisses, de dangers et de travaux héroïques, le capitaine étranger, avec ses trois derniers matelots, sont recueillis peu d'instants avant que leur brig ne disparaisse sous les flots.

Hâtons-nous d'ajouter, à l'honneur de la France et de sa marine de commerce, que nos capitaines au long cours ou au cabotage se comportent généralement comme celui de *la Fleur de Marie*. Nous ne parlons point de la marine de l'Etat, qui, le cas échéant, remplit toujours noblement son devoir : seulement, on sait assez pourquoi, elle ne rend à la navigation qu'une faible partie des services qu'elle devrait rendre. Le zèle et le désintéressement de la grande administration des messageries impériales méritent également d'être signalés à la reconnaissance publique. Jamais un paquebot de cette compagnie n'a rencontré un navire en péril ou même simplement dans l'embarras sans lui porter spontanément une assistance gratuite.

Parmi nous les defections semblables à celle du *Number IV* sont donc encore de très-rare exceptions. Mais la réciprocity des procédés fraternels faisant de plus en plus défaut, il est à craindre que la générosité des marins français ne finisse par se lasser. Une législation internationale et une vigilante police

de la mer deviennent par conséquent d'autant plus nécessaires.

Les joutes de vitesse les plus insensées aboutissent à des désastres dont sont tout à la fois victimes, les voisins, riverains ou bateaux, et les passagers presque toujours désolés de ces luttes dont leur vie est l'enjeu. Quelquefois, à la vérité, les paris s'engagent parmi les passagers eux-mêmes; mais les voyageurs moins téméraires, mais les gens qui se trouvent sur le bord du fleuve, mais les barques inoffensives n'en courent que plus de risques.

Vaincu la veille par un vapeur d'une marche trop évidemment supérieure à la sienne, le paquebot de New-York le *Missouri* rencontre, le lendemain, le *Silver Moon* et le *Dictator*. Aussitôt le capitaine Huard chauffe à outrance. La chaudière éclate, cent passagers, sa propre femme et l'un de ses fils périssent; par un invraisemblable miracle, il survit presque seul, le brutal!

Cette catastrophe qui date du commencement de 1866, est contemporaine de celle d'un autre paquebot le *Miami*, dont l'explosion, également causée par une joute, coûta la vie à près de cent cinquante personnes. Elle eut lieu vers sept heures du soir. Nombre d'officiers et de soldats américains se trouvaient réunis autour du poêle. Le pont s'effondra sous leurs pieds: ils sont précipités dans la fournaise. Pour échapper

du même sort, une foule de malheureux se jettent à l'eau; la plupart se noient emportés par le courant.

« On a vu, dit le *Courrier des États-Unis*, deux passagers se faire sauter la cervelle afin de ne pas brûler vifs. Deux malheureux soldats mis aux fers pour infraction à la discipline, ont été oubliés et ont péri dans les flammes sans pouvoir faire un mouvement. »

Le mépris de la vie humaine serait-il un progrès comme on ose le prétendre?

Au dire d'un de nos plus spirituels journalistes :

« Les Américains sont bien plus grands que nous, nous n'avons que de la vanité, ils ont de l'orgueil. Les derniers courriers nous ont fait connaître quatre sinistres épouvantables. Il n'en faudrait pas tant pour révolutionner Paris et la France. Aux États-Unis, on ne s'en occupe que pour enregistrer les morts, pour chiffrer le dommage matériel, et tout est dit ! »

« Nous autres Français, nous sommes des enfants qui marchons encore à la lisière : si nous tombons, nous nous en prenons au gouvernement, notre conducteur. Les Américains, qui sont en possession de toute leur virilité, ne s'en prennent qu'à eux-mêmes : le bateau à vapeur était en mauvais état, le chemin de fer était mal administré ; c'était au public à s'en apercevoir et à prendre un autre moyen de communication, puisque la concurrence des transports est libre. »

« Du reste, quand on voyage aux États-Unis, on est prévenu d'avance : il y a dans toutes les gares des bureaux d'assurance sur la vie, avec des affiches en lettres d'un pied de haut. »

Le même auteur affirme que pour les Européens, infatigables à leurs vieux préjugés, les États-Unis seront toujours un sujet d'étonnement et d'admiration.

Pour ma part, la cruauté mercantile surexcitée par la libre concurrence, n'a rien qui m'étonne ; elle m'indigne tout simplement. Je ne crois guère à l'efficacité du mécontentement du public, qui ne se fait volontiers, en aucun pays, policeman, gendarme, juge, ni bourreau. La loi de Lynch n'étant point que je sache un beau idéal, je n'ambitionne pas la douleur de m'y soumettre. L'orgueil et l'égoïsme n'ont rien que j'admire. Et les ravageurs des eaux de New-York me semblent jouir d'une liberté que j'apprécie assez médiocrement.

Ce qui m'étonne, moi, c'est l'opiniâtre persévérance des sauveteurs en présence de notre aveuglement et de notre ingratitude ; ce que j'admire, c'est leur dévouement héroïque et leur modestie.

Tandis que les dangers de la navigation sont multipliés à l'américaine par trop d'Européens, — tandis que les désastres de l'Océan sont, hélas ! bien loin de nous révolutionner en France et à Paris autant que je le voudrais, — les braves gens s'en vont obscurément sauver, au péril de la vie et sans la moindre vanité. Sourdes aux applaudissements, leurs oreilles s'ouvrent aux cris de détresse, leurs cœurs bondissent, et les voilà qui joutent entr'eux, — non à qui gagnera de vitesse au risque de faire périr des centaines d'infortunés, mais à qui en arrachera le plus aux étreintes du naufrage.

Pendant l'hiver de 1850, un magnifique trois-mâts

américain s'échoue non loin d'Etaples , à l'ouvert de la Canche , sur les dangereux bancs de sables mouvants dont les pratiques du canton sont seuls capables de se tirer. Encore ne s'en tirent-ils point toujours. Si le gros temps survient, si les courants ou les vagues battantes ont par trop délayé les vases , les simples barques de pêche courent le risque d'être dévorées par ces fonds inconsistants. Un coup de mer chargé de sables épais peut aussi , quand la marée baisse , les recouvrir d'un tumulus qui deviendra leur tombeau.

Pris par la carène , engravé , envasé , englué , le navire américain se trouve dans une situation détestable qu'empirent les efforts de son capitaine , nécessairement étranger aux manœuvres spéciales exigées par ces parages exceptionnels. Les ancres englouties dans les fonds mous ne rendent aucun service. Péniblement mouillées à l'aide des embarcations , tantôt elles reviennent à bord avec des masses de vases , tantôt ces mêmes vases par leur poids ou la rencontre de sables durcis font casser les câbles-chaines sans que le bâtiment ait bougé. Les ancres sont perdues. Les matelots barrasses jurent , le capitaine , à bout de voie , s'arrache les cheveux et boit du rhum. A mer basse , le trois-mâts s'enfonce lentement de quelques centimètres par heure ; la mer montante , loin de le remettre à flot , le bat en brèche. Si le temps empirait , il serait submergé. Quoique le temps soit malin , l'unique ressource des Américains est d'aban-

donner leur navire dont la cargaison ne pourra être sauvée qu'à la condition qu'aucun coup de vent ne se déclare. Force est donc de faire un signal de détresse. L'orgueil yankee fléchit devant la nécessité. On provoque le secours des marins de la côte française.

Ceux-ci accourent. Abandonnant les travaux de la pêche, le patron Pierre Caloin se rend à bord avec son bateau *le Saint-Michel*. Les bons pêcheurs se mettent vaillamment à l'œuvre. Pendant trente-six heures consécutives, sans trêve ni repos, ils travaillent de toutes leurs forces. Grâce à la connaissance que Pierre Caloin, pilote de profession, a des mouvements des sables et des courants, ainsi que des effets de marée, ses camarades obtiennent peu à peu des résultats favorables. Ils prêtent à l'américain leurs grappins et leurs cordages ; ils mouillent des ancres à jet sur les rares points solides où elles tiendront ; ils raclent les vases autour du navire, ils creusent une sorte de chenal qu'élargiront les remous. Sans marchander leur aide, comme le font les pilotes anglais ou américains, sans parler de rémunération, sans faire prix, ils ont hospitalièrement mis au service de l'étranger le temps qui est leur gagne-pain, leur expérience, fruit d'une longue et dangereuse pratique, leur intelligence, leurs idées, leurs bras et jusqu'à leurs appareils, cordes et engins qui n'ont pas manqué de s'user beaucoup à pareille corvée. Mais enfin, tant de sacrifices et de labeurs sont couronnés d'un plein

succès. A marée haute, le trois-mâts désengravé glisse, se relève, flotte; il est en excellente position pour appareiller, largue ses voiles, les ouvre, s'ébranle.

Les pêcheurs applaudissent. Fiers de leur ouvrage, ils voient avec joie l'américain hors de danger. Le pilote Caloin monte à son bord, et pour toute indemnité, reclame modestement la faible somme de deux cents francs qui aurait à coup sûr dû être décuplée si l'on tient compte de l'importance du service rendu. Mais le capitaine du trois-mâts se contenta de donner six francs en monnaie américaine, sous prétexte qu'il n'avait pas d'autre argent comptant — Caloin eut beau dire, il n'obtint rien de plus.

Les pêcheurs ignoraient le nom du trois-mâts, soit qu'aucun d'eux ne sût lire, soit que ce nom eût été effacé ou caché. Plainte fut portée au commissaire de l'inscription maritime de Boulogne. On avait un signalement minutieux du bâtiment qui allait à Londres, du capitaine et des gens de l'équipage. Toutes les suites possibles furent données à l'affaire; mais l'enquête n'aboutit point et elle ne pouvait guère aboutir parce que la police de la mer, — grande œuvre internationale de la plus évidente utilité, — est négligée, mal faite, à peine ébauchée à l'état rudimentaire, et conséquemment incapable, au temps où nous vivons, de protéger les navigateurs.

Dans des circonstances toutes pareilles aux préce-

dentes , un autre navire sans nom et sans nationalité bien positive, quoiqu'il arborât les couleurs des Etats-Unis , prit impudemment le large.

Les pêcheurs poussaient de grands cris :

— Imbéciles ! leur répondit le capitaine en haussant les épaules.

Et son bâtiment chargé de toile ne tarda pas à disparaître

Imbécilles , en effet , les honnêtes gens qui n'écoutant que leur cœur, n'ont exigé aucun contrat, ne se sont pas fait payer d'avance , et s'en sont fiés à la loyauté de misérables dont ils ignorent les noms.

Les monstrueux traits d'avarice et d'ingratitude que nous venons de citer méritent d'être assimilés au crime des naufrageurs, car ils sont de nature à décourager nos sauveteurs, mille fois bénis.

Au nom de la liberté, le marchandage devrait-il donc prévaloir sur les règlements et sur les tarifs, comme l'insinuent les admirateurs des usages américains? — Semblable liberté, je l'avoue, m'inspire un sentiment de dégoût, qui approche de l'horreur.

— Pour vous sauver la vie, mille dollars.

— Mais je ne les ai pas.

— Eh bien ! mourez ! Dans notre boutique, on ne sauve pas à moins.

J'ai connu un capitaine au long-cours qui se trouvant affalé sur la côte d'Angleterre par un coup de

vent terrible, fut accosté par un pilote dont il réclama le secours. Le rivage était bordé de roches à fleur d'eau sur lesquelles le navire courait, à tout instant, risque de se perdre corps et biens.

Au lieu de monter à bord et de donner vivement un conseil de salut, le pilote anglais prétendait exploiter la situation :

— Puisque sans lui, hommes, navire et cargaison, tout périrait, il exigeait un prix insensé.

— Mais, objecta le capitaine, vous abusez de mon malheur.

— Dans trois minutes, vous serez noyé, vous et vos gens.

— Mon armateur ne voudra jamais payer cette somme.

— Payez-la vous-même.

— Je n'ai pas de fortune.

— Français, avare !

— Anglais, coquin !... — Aux bras et boulines, matelots ! Loffe à la risée, timonnier !... Hissez les perroquets !... Périr pour périr, jouons le grand jeu !

Le pilote vomissait des injures. Mais le bon Dieu en colère s'en mêla. A mesure que le bâtiment loffait, le vent adonnait à point. Avec une jolie brise de travers, les Français s'éloignèrent du promontoire et des récifs, non sans rire de la déconvenue du pilote qui trépignait maintenant en les traitant d'enfants du diable.

Notre excellent code maritime français fixe un tarif obligatoire pour les deux parties capitaine et pilote. Et nos pilotes, sans songer à marchander leurs services, rivalisent de zèle pour se dévouer au salut des navigateurs.

Vive la liberté ! mais en matière de pilotage, les faits constants et journaliers, les faits séculaires, les faits contemporains, ne sont pas, que je sache, en sa faveur. Vive la liberté ! mais non celle de demander sur les grand'routes de la mer la bourse et la vie en se servant de la tempête comme d'un revolver à mille coups. Vive la liberté ! mais non celle d'imposer par la violence des secours au navigateur dans l'embarras pour le détrousser ensuite légalement avec le concours des juges et des avocats qui consomment définitivement le naufrage.

Tel est, à l'heure où nous écrivons (1867) l'usage barbare qui prévaut encore sur les côtes d'Angleterre et sur celles des États-Unis. Aussi, bien certainement, le pilote dont nous venons de parler n'était-il point le plus fort, sans quoi il eut, bon gré malgré, accosté le bâtiment français, et se fût emparé de la direction de la manœuvre, — certains remorqueurs n'en font plus d'autres ; — il l'eût ramené au premier port venu, et là, le retenant comme gage, il aurait réclamé devant les tribunaux. Eu égard aux lenteurs bien connues de la justice britannique, un procès, même gagné, équivalant en pareil cas, à l'abandon de la cargaison et du navire.

Notre vieille et saine législation française ne tolère pas la liberté du marchandage. Les lois des allemands et des autres peuples du Nord, comme les nôtres, sont tout en faveur du navigateur en détresse. Nulles et non avenues sont les prétentions du pilote qui, spéculant sur le péril, a extorqué la promesse d'une rémunération exagérée.— En outre, la loi allemande, en ceci bien plus complète que la nôtre, distingue nettement *le droit de sauvetage* de la rémunération que peuvent mériter *les secours* opportunément rendus.

En Angleterre et aux États-Unis, le sauveteur est en vérité un naufrageur, un pillard, et la piraterie ainsi déguisée en dévouement y est, sans contredit, l'un des plus grands dangers de la navigation. L'abus dont les marins anglais sont les premières victimes est devenu si criant qu'une association s'est formée aux Îles Britanniques pour essayer de le déraciner. Le comité des assurances maritimes de Paris s'empressant de seconder ces efforts a publié, le 22 décembre 1866, une énergique attestation qui débute en ces termes :

« Nous certifions qu'il est de notoriété publique en France, pour quiconque est au courant des choses de la navigation, que sur les côtes anglaises l'industrie du sauvetage ou plus exactement des simples secours donnés au navire en péril, par les bateliers, pêcheurs, pilotes et bateaux à vapeur, s'exerce dans des conditions oppressives, qui nous paraissent peu dignes d'une nation civilisée, et dont nous ne connaissons guère l'équivalent que près des *Wreckers* ou naufrageurs de l'ar-

chipel des Bahamas. Encore, depuis quelques années, la situation s'est-elle plutôt améliorée aux Bahamas que sur les côtes anglaises. *

Les plus petits, les plus pauvres, les plus exposés sont les principales victimes des violents fournisseurs d'aide et de secours, dont l'assistance, dit le document ci-dessus, *aboutit à la spoliation et au pillage de la propriété.*

Ainsi nos caboteurs de la Manche qui font continuellement le voyage d'Angleterre ne peuvent se faire assurer. En effet, quelle prime ruineuse l'assureur ne demandera-t-il point, puisque, si le bâtiment a le malheur d'être sauvé par des anglais, sa valeur totale sera dévorée par les rapaces sauveteurs ou, ce qui revient au même, en frais de procédure.

* Ces petits navires, disent encore les assureurs de Paris, très-souvent ne sont pas assurés, et nous refusons de les assurer, précisément parce que nous redoutons trop les sauveteurs anglais. Les pauvres marins qui montent ces barques et qui n'ont pas d'autres moyens d'existence, après être allés porter en Angleterre, pour son alimentation, nos blés et nos fruits, en reviennent dépouillés et ruinés, sous prétexte qu'en un moment de péril ils ont reçu l'assistance d'un sauveteur anglais. *

Menacé de tous les côtés, moins encore par les tempêtes, les brouillards, les courants et les écueils que par les hommes de proie, l'infortuné bateau se hasarde donc à courir seul tous les risques. Le frêt en est d'autant plus cher; le bon public des consom-

mateurs paie ses denrées en conséquence , et le marin n'en est pas plus heureux.

Aussi , est-il peut-être une excuse pour la conduite des capitaines étrangers qui , se figurant qu'on se comporte en France comme en pays anglais , préfèrent être ingrats et trompeurs , à se laisser légalement dépouiller au profit des sauveteurs de leur navire.

Confessons, d'ailleurs, qu'en Angleterre et en pareille occurrence nos capitaines n'ont aucun scrupule d'en faire autant.

L'absence de réglemens et de tarifs que l'on considère comme des entraves à la liberté, conduit donc à faire excuser l'ingratitude la plus odieuse, la fraude la plus révoltante, c'est-à-dire la non-rémunération du travail sacré des sauveteurs.

Allons plus loin, et laissons le lecteur juge d'un acte dont nous affirmons la complète exactitude.

Un caboteur de Granville, excellent pratique des côtes anglaises, fut un jour abordé par des gens qui prétendaient le sauver quand il n'en avait nul besoin. Enflammé d'une colère terrible, il s'arme d'un aspect en jurant d'assommer le premier qui se permettrait de monter à son bord. La menace ne devait pas suffire. Contumiers du fait, les anglais s'élancent à l'abordage. L'infortuné Granvillais, tenant parole, eut la douleur d'en tuer un dont la mort mit les autres en fuite.

Condamnera-t-on l'homme qui, pour défendre la

propriété confiée à ses soins, ne recule point devant une telle extrémité ?

L'absence de règlements et de tarifs que l'on considère comme des entraves à la liberté, conduit donc à cette monstruosité de faire excuser l'homicide.

Ce n'est pas tout encore. Elle a une conséquence plus detestable : celle de placer le capitaine entre deux intérêts contraires dont le moins sacré l'emportera trop souvent. Pour ne point se laisser exploiter, il expose sa vie et celle de son malheureux équipage, en sorte qu'en cas de perte corps et biens, des innocents succomberont victimes de l'absence de règlements et de tarifs.

Le 12 février 1820, le brig *l'Emilie*, de Brest, capitaine Quesnel, revenant de Sant-Ander avec un chargement de laines pour Rouen, fuit devant le temps et mouille en détresse sur la rade de Dungeness. Un pilote anglais s'approche. Il demande dix livres sterling pour conduire le bâtiment à Ramsgate. Le capitaine en offre cinq. De part et d'autre on s'obstine, et le pilote s'en va en déclarant qu'on se repentira d'avoir refusé ses services.

Sur nos côtes où le pilotage est tarifé, le capitaine Quesnel n'aurait pas commis la faute de compromettre son navire et la vie de ses gens, pour résister aux prétentions d'un marchandeur.

Pendant la nuit suivante, les vents passèrent au

sud avec une violence épouvantable ; les ancres ne tiennent plus, les chaînes cassent. Il faut appareiller à tous hasards. Dix fois *l'Emilie* fut en perdition avant d'atteindre à miracle la rade des Dunes où elle parvint à se mettre à l'abri.

Au point du jour, un *deal-boat*, forte barque de pilote, se dirige vers le brig. Le patron monte à bord avec dix hommes et s'empare du commandement. Le capitaine Quesnel protestait :

— Vous êtes horriblement mal amarré, dit l'anglais. Au retour de la marée, vous seriez perdu corps et biens. Je vais vous conduire à Ramsgate où vous ne courrez aucun danger.

— Mais je ne le veux pas, s'écrie le capitaine !

— Que vous le vouliez ou non, nous sauverons votre équipage, votre navire et sa cargaison. A l'ouvrage, enfants !

Il fallut bien céder ; et ce fut fort heureux, puisque le lendemain presque tous les navires mouillés aux Dunes furent jetés à la côte. Quatorze d'entr'eux périrent en essayant d'entrer à Ramsgate où *l'Emilie* attendit à son aise la fin du coup de vent.

Le soir de l'arrivée, des experts s'assemblèrent dans une taverne autour d'un grog fortement acidulé, écoutèrent gravement les gens du *deal-boat*, allouèrent quatre-vingt-dix-neuf livres sterling au pilote, s'en adjudèrent cinq à eux-mêmes, plus une sixième pour le grog qu'ils burent en conscience, et signi-

fièrent au capitaine d'avoir à payer immédiatement les cent cinq susdites livres (2,500 fr. environ) s'il ne voulait pas être traduit devant les tribunaux.

Choisissant de deux maux le moindre, le capitaine Quesnel s'exécuta, non sans jurer de belle sorte. — Par le fait, il avait eu tous les torts. En refusant dix livres au pilote qui se présenta le premier, il avait mis en péril l'existence de tous ses subalternes. — Sauvé malgré lui, il s'écriait :

— J'aurais mieux aimé me noyer que de céder à ces gueux-là !

— Possible ! fit son second, mais moi et le reste de l'équipage nous sommes d'un goût différent.

En somme, si l'obstiné capitaine avait été le plus fort, il aurait usé de sa liberté pour périr avec tout son monde. Usant de la leur ou plutôt abusant de leur force, les gens du *deal-boat* s'imposèrent, puis ils se firent allouer 99 livres, — pourquoi pas cinquante ? pourquoi pas trois mille ? — Quel tarif appliquaient les experts buveurs de grog ? — Aucun.

Tout cela décidément n'a pas l'ombre du bon sens. Aussi les Anglais, comme on l'a vu, commencent-ils à vouloir que des règlements soient substitués au révoltant laisser-faire dont il faut être bien aveugle pour ne point voir les dangers.

Un homme de bien qui, constamment préoccupé du sauvetage des personnes, tient trop peu de compte

de celui des valeurs, nous écrit à ce sujet que la réglementation est à craindre :

« Si les sauvetages sont tarifés, les avides marchands de secours n'iront plus en porter et attendront les épaves à la côte. Les vies humaines seront d'autant plus exposées. Un matelot anglais vous rit au nez si vous lui parlez de courir un péril pour lequel il ne sera pas payé grassement. Il y a en Angleterre plus de deux cents *life-boats* ou bateaux sauveteurs destinés à secourir les naufragés, montés chacun par dix ou douze hommes. Ces canotiers s'engagent parce qu'ils ont une solde fixe, suffisante pour les faire vivre, et de plus parce qu'ils comptent sur de fortes parts proportionnelles en cas de sauvetage du navire ou des marchandises. Ce n'est point des éloges, des mentions honorables ou des médailles qu'il leur faut, mais des livres sterling. Et ils ne comprennent rien aux généreux élans de nos gens de mer qui se dévouent sans aucun espoir de lucre. Si donc la cupidité ne trouve plus satisfaction, le nombre des perles totales ira en augmentant, et pour éviter un mal on tombera dans le pire. »

Ces objections, empreintes d'une excessive exagération, ont néanmoins un côté spécieux, elles nous sont adressées de bonne foi ; elles pourraient se reproduire ; il n'est pas inutile de les réduire à leur valeur.

Et d'abord, déclarons hautement qu'il est en Angleterre un nombre très-considérable de sauveteurs non moins généreux que les nôtres. La patrie des Sidney-Smith, des William Hillary, des Wilson, des Larking, dont nous nous réservons de relater la bienfaisante action, — le pays où s'est fondée et développée

la glorieuse institution des *life-boats*, ne saurait être exclusivement peuplée de naufrageurs travestis. On a vu comment se comporta la population entière de Newton envers les pêcheurs boulonnais sauvés par le lieutenant de vaisseau Sanders et ses braves gardes-côtes.

Il faut trouver excellent et digne de servir d'exemple qu'une rémunération mensuelle soit allouée aux équipages des *life boats*. Rien de meilleur à tous les points de vue. En France, faute d'équipages entretenus à poste fixe, il est tels bateaux de sauvetage chèrement acquis par les Sociétés Humaines, qui n'ont jamais rendu aucun service. Celui de Dunkerque, par exemple, a coûté dix mille francs, revient aujourd'hui à plus de vingt mille et en est encore à son coup d'essai.

Quant au sauvetage des navires et des marchandises, il est éminemment juste aussi que les sauveteurs reçoivent un salaire équitablement proportionnel aux services rendus et aux dangers affrontés. Le contraire est une iniquité flagrante.

Par conséquent, le tarif intervenant qui proportionnerait les profits aux risques et aux peines, les sauveteurs anglais continueraient à faire leur métier et d'autant plus que les règlements, tout en déterminant leurs bénéfices, leur assigneraient leurs devoirs, ainsi que le font nos ordonnances relatives au pilotage.

Du reste, s'il y a dans la législation anglaise une lacune dont ont abusé les sauveteurs laissés libres de faire la loi, il y a dans notre législation une lacune en sens inverse dont nos gens de mer ont souvent eu lieu de se plaindre.

L'auteur du sage projet d'une *réforme internationale du droit maritime* ⁽¹⁾ œuvre qui sera féconde en excellents résultats, M. Alfred de Courcy, a consacré à la question des *sauvetages*, un chapitre qui perdrait trop à être analysé pour que nous ne le citions pas textuellement :

« Ici, le Code de commerce est absolument muet, et je n'aurai pas un seul article à citer. Le mot même n'est pas prononcé.

« Il existe, en dehors du Code, une disposition ayant force de loi, qui attribue, aux sauveteurs d'une épave abandonnée et trouvée en mer, le tiers de la valeur des objets reconqués. C'est plutôt là une trouvaille fortuite, comme celle d'un trésor, qu'un sauvetage proprement dit. Le cas est extrêmement rare. Ce qui est plus fréquent, c'est que par une assistance opportune, courageuse, on sauve le navire en détresse et en même temps l'équipage. Or, il est étrange de dire qu'en ce cas les sauveteurs, plus intéressants, à coup sûr, que ceux qui ont recueilli sans péril une épave flottante, n'ont droit à rien autre chose qu'à la reconnaissance. On leur décernera des médailles, on les vantera dans le journal, et même, si les intéressés sont généreux, ils leur offriront une gratification, mais de droit, aucun.

« A quelques lieues de nos rivages, au contraire, sur les côtes anglaises, c'est l'abus inverse. Le moindre service, rendu au navire en péril, donne lieu à des prétentions exorbitantes et

(1) 1888.

dégénère en exaction. Le pilote s'érige en sauveteur pour avoir fait tout simplement acte de sa profession. Aussi nos capitaines redoutent presque à l'égal des écueils les auxiliaires indiscrets qui veulent s'imposer à eux, et l'industrie du sauvetage devient voisine de la piraterie.

• Il y a un milieu entre ces extrêmes. Il convient sans doute de modérer la cupidité qui met à prix d'or une assistance sans danger, il convient aussi de rémunérer d'une manière efficace les services courageusement rendus.

• Diverses dispositions reglent la matière en Angleterre. En France, les tribunaux de commerce, suppléant au silence de la loi, sont obligés de faire de l'arbitraire, allouent des indemnités de sauvetage, et apprécient l'importance des services rendus. Les bateaux à vapeur sont le moyen de sauvetage le plus puissant : par une remorque opportunément donnée, ils sauvent le navire en détresse, l'arrachent même du milieu des écueils, ou du banc où il restait échoué. Ils exposent par là des frais, ils courent eux-mêmes des risques d'avaries et de pertes ; il est clair que la simple application d'un tarif de remorquage ne peut pas être dans ces circonstances une rémunération suffisante. Il n'est pas moins clair qu'une indemnité du tiers de la valeur du navire et de sa cargaison serait une exaction exorbitante. Il faut donc que la matière soit réglementée, et elle ne peut l'être d'une manière satisfaisante que par une législation internationale. »

La mer étant le domaine commun de toutes les nations, il est également déplorable et absurde qu'une réciprocité complète ne soit point la base des rapports des navigateurs entr'eux et avec les diverses puissances maritimes. La sécurité dépend ici, non d'une liberté qui n'est et ne peut être que de l'arbitraire local, mais d'une autorité collective, fruit d'une loyale entente et des efforts de tous sous l'empire d'une loi générale.

L'uniformité de législation, progrès immense, applicable dès à présent à la mer, — en attendant le lointain avenir où il en serait de même sur terre, — voilà virtuellement la vraie liberté, seule digne des aspirations et de l'amour des gens de bien.

Pauvre et chère liberté, — ce que l'homme a de plus précieux, ce que chacun défend passionnément, — on en viendrait à te rendre haïssable à force de réclamer en ton nom les plus oppressives absurdités.

En citant à tort comme à travers, et très souvent à faux, les Anglais ou les Américains, on s'insurge contre toute autorité protectrice des gens pacifiques dont on détruit la sécurité, de toutes les libertés la première.

Au nombre des dangers de la mer, faudrait-il donc ranger les désastreux arguments en vertu desquels le premier conducteur de barque venu serait *libre* de noyer, d'écraser, de brûler ou de faire sauter les matelots rangés sous ses ordres, les passagers embarqués à son bord ?

Ajoutons maintenant qu'aux États-Unis, si l'autorité intervient encore moins qu'il ne le faudrait, elle intervient chaque jour davantage, c'est à-dire beaucoup plus que ne l'admettent les auteurs dont la doctrine est seule ici en cause. Il n'entre dans notre sujet de louer ni de critiquer les us et coutumes, l'esprit et les mœurs des Américains parmi lesquels nous rencontrons, aussi, des sauveteurs zélés, des capi-

taines remplis d'humanité, comme on le verra plus loin, des officiers prompts à prodiguer les secours, des inventeurs habiles à trouver les moyens de conjurer les périls, et enfin des bienfaiteurs de l'Humanité, tels que l'illustre Maury, qui ont fait faire des pas immenses à l'art de la navigation.

Quant aux Anglais, en fait de marine marchande, on ne peut plus dire, sans anachronisme, qu'ils laissent prédominer l'arbitraire. Loin delà. Frappés des vices innombrables qui rendaient leur marine du commerce inférieure à celles de presque toutes les nations, ils se sont jetés d'un extrême en l'autre. Ils ont réglementé, ils ont légiféré passionnément, brusquement, minutieusement, verbeusement, outre mesure peut-être. En 1854, ils ont voté d'emblée une loi, *the merchant shipping act*, en 548 articles, pour la plupart très-longue et très-détaillée, accompagnée de tableaux et de formulaires, et complétée, les années suivantes, par des additions et des amendements assez volumineux.

Cette loi prescrit notamment aux paquebots de mille tonneaux et au dessus d'être pourvus de deux *life-boats* de dimensions strictement déterminées. Nous sommes, en France, fort en arrière sous ce dernier rapport.

Bref, s'il y a excès de liberté pour les armateurs, les capitaines et les intéressés à l'expédition du navire, on ne peut plus dire désormais que ce soit sur l'autre rive de la Manche.

Nul doute, conséquemment, qu'on n'obtienne du gouvernement britannique la réforme du pilotage marchandé et du sauvetage pillard.

Dans ce livre, écrit selon notre conscience et notre cœur, nous attaquons les fautes, les abus, les errements barbares, sans nous soucier de ménager ni de blâmer, d'exalter ni de rabaisser les Anglais, les Américains, les Français ou tous autres. La question, ici, toute la question consiste à faire sentir la nécessité croissante avec le mouvement maritime de tous les peuples, d'une vigilante police navale, signalant les périls, prévenant les accidents, portant aide aux bâtiments en danger, faisant observer des règlements internationaux devenus plus utiles que jamais, recherchant et punissant les négligences funestes, les lâchetés et les crimes.

Ainsi que sur terre il n'existe pour les citoyens de vraie liberté que s'ils sont efficacement protégés contre les malfaiteurs et même contre les imprudents; — de même la liberté du commerce maritime cesse dès que les écumeurs de mer et les téméraires peuvent à tout instant en détruire la sécurité.

A propos des épouvantables explosions de feu grisou qui, dans les bouillères de Barnsley et dans celles du Staffordshire, firent périr plus de cinq cents mineurs, l'auteur d'un courrier de Londres, daté du 16 décembre 1866, s'exprimait ainsi :

• Le feu grison est-il seul la cause de ce double malheur ? Voilà ce qu'il importe de savoir.

• En Angleterre, on s'inquiète fort peu des détails d'une exploitation ; pourvu que le manufacturier, le banquier ou le propriétaire d'une usine fasse rendre à sa fabrique, à ses comptoirs ou aux entrailles de la terre de gros bénéfices, le reste est négligé, même incurie pour les chemins de fer. De fait, l'Angleterre est le pays des accidents, qui se multiplient chaque année dans de désastreuses proportions. Déjà la reine a cru devoir écrire aux directeurs des principales lignes, pour leur recommander de prendre un peu plus de soin des voyageurs ; mais le message royal n'a pas produit les résultats qu'on pouvait espérer. Les houillères, et en général tous les établissements métallurgiques, sont dans une aussi déplorable situation. Il semble que cette *black country* (la contrée noire) soit prédestinée aux catastrophes. Le Staffordshire, avec ses innombrables usines, fournit aux journaux des listes, hélas ! trop significatives d'accidents dont le récit fait dresser les cheveux sur la tête.

• Les concessionnaires des mines fouillent la terre jusque dans ses plus dangereuses profondeurs, sans s'inquiéter des malheurs qu'une pareille exploration peut occasionner. Arriver au fond du puits, telle est la préoccupation principale : maintenant que les caffats soient ou non solidement assujettis à des chaînes assez fortes, que les galeries soient construites avec soin et les fosses suffisamment aérées, ceci n'est qu'une question incidente.

• C'est à ce défaut de surveillance qu'il faut attribuer la plupart des accidents en Angleterre. »

(*L'Étendard* du 21 décembre 1866.)

Sur mer, comme sur terre ou sous terre, les excès d'une entière liberté de spéculation qu'aucun règlement n'entrave, qu'aucune pénalité n'atteint, conduisent aux mêmes catastrophes.

La tempête, les rochers, les courants, sont comme le feu grison les gérants responsables de la plus odieuse des exploitations du travail. Laissez donc faire le public, supprimez l'intervention tutélaire des lois, plaignez-vous des règlements à la française, plaignez-vous du *Merchant shipping act*, comptez sur l'appel de la reine à la conscience des spéculateurs.

En France, dans la terre classique des mesures sages et paternelles, peut-on bien méconnaître des institutions protectrices, — selon nous encore insuffisantes, — peut-on les calomnier au point de réclamer toutes les libertés excessives d'Amérique ou d'Outre-Manche, quand, d'ailleurs, comme on vient de le voir, elles y sont de jour en jour réprimées?

Le code du sens commun dit que ceux-là sont naufrageurs qui spéculent sur le naufrage, en expédiant au large des navires mal construits, en mauvais état, mal équipés, mal approvisionnés. Pour s'enrichir aux dépens des assureurs, c'est-à-dire du public, ils se jouent des vies humaines. Est-ce bien là une liberté digne d'envie?

Le code du bon sens ajoute que, dans cette pratique, il y a les circonstances aggravantes de l'éducation, de l'instruction, de l'absence de tout danger personnel, en d'autres termes de la paresse et de la lâcheté.

Les sauvages de la Cornouaille ou de la Basse Bretagne dont les coutumes barbares ont pour circonstances atténuantes la tradition et l'ignorance, encou-

raient dès George II, en Angleterre, dès Louis XIV (et bien auparavant) en France, la peine capitale; — quels châtimens ne mériteraient donc pas, aujourd'hui, les honorables gentlemen qui, les pieds sur les chenets, supputent les bénéfices que leur rapportera tel ou tel sinistre bien vraisemblable grâce à leurs soins ou plutôt à l'absence complète de tous soins.

Chose démontrée, les navires non assurés se perdent dix fois moins souvent que les autres, — tellement qu'un assureur me disait en riant: — « Les seuls bâtimens que nous dussions assurer son précisément ceux que nous n'assurons pas. » — En effet, — pourvu qu'on ne tienne compte que des grands navires au long-cours, et non des pauvres caboteurs ou pêcheurs, — ceux qui ne sont pas assurés appartiennent généralement à de très-riches compagnies, à des armateurs possédant beaucoup de bâtimens et courant ainsi eux-mêmes tous les risques de mer, — auquel cas rien n'est omis, rien n'est négligé. Les capitaines sont choisis parmi les plus habiles, les équipages sont toujours suffisants, les matériaux sont de qualité supérieure, jamais on ne lésine sur le prix des réparations surveillées avec une vigilance extrême.

Est-ce à dire que l'antique et salutaire institution des assurances maritimes soit nuisible? — Non, mille fois. — L'abus seul est désastreux. — Aussi n'est-il

rien de plus odieux que la haine aveugle de l'intervention de l'autorité dans une matière où sont indispensables des réglemens protecteurs, une surveillance continuelle et l'exercice d'un pouvoir sévère protégeant les vies humaines ou les propriétés mises en danger par la mauvaise foi.

Ne serait-ce que pour faire diversion, citons un exemple qui n'aura rien d'horrible et qui, d'ailleurs, est tout à la louange de notre administration de la marine

La *Lady Coarvalle*, de Greenock, brig anglais de cent quatre-vingt-dix tonneaux, capitaine Lewis Beyle, venant du Brésil à destination de Brême avec une cargaison de tabac, est, le 30 avril 1852, affalée par la tempête sur la côte de Boulogne. Amarée haute, un coup de mer formidable lui fait franchir la chaîne de rochers qui s'étend sous le Portel. Sa quille a bien ragné les récifs, le brig n'a pas touché sans faire quelques avaries, une voie d'eau s'est déclarée, mais en fin de compte il se trouve parfaitement abrité dans une sorte de bassin naturel où il ne court aucun danger. Seulement, il y est entré par un accident heureux, comment pourra-t-il en sortir? — Avant tout on avise au sauvetage de la cargaison. Pour éviter que la voie d'eau ne détériore le tabac, le commissaire de l'inscription maritime le fait débarquer et mettre en magasin. — Il s'occupe ensuite du navire même, le fait ceindre d'un chapelet de barriques

vides, et bonde de même sa cale d'autres barriques vides qui prennent toute la place, si bien que, malgré la voie d'eau, le bâtiment flotte bientôt comme un bouchon.

Un certain nombre de jours s'écoule ensuite, jusqu'à ce que le beau temps et une haute marée permettent de terminer une opération à laquelle se prêtait médiocrement le capitaine. Mais le commissaire, représentant d'après la loi de tous les intéressés, assureurs, chargeurs, armateur propriétaire et autres, avait ardemment pris à cœur le rasflouement dont on doutait beaucoup. On avait tort. Le calme et la pleine mer, ayant enfin coïncidé, un vapeur s'approcha du banc d'Equihen, donna une forte remorque au brig allége, et le fit triomphalement repasser par où il était venu.

Puis, aux applaudissements des marins, on fit route pour le port, où il s'agissait de réparer la carène et de recharger le bâtiment.

En même temps que le remorqueur et le remorqué, arrivait le paquebot d'Angleterre. Sur son pont, se trouvait l'armateur du brig. Prévenu par une lettre du capitaine, le cher homme accourait enchanté, dans la ferme persuasion que son bâtiment, assuré très-cher, avait péri, et qu'une fois sa perte constatée en bonne forme, les assureurs le lui paieraient.

O déception cruelle ! que voit-il à l'arrière du remorqueur ? — Son brig, son brig à flot dont il devra

continuer à solder les officiers et l'équipage, son brig dont l'opération devient désastreuse par suite des retards et dont les réparations incomberont en majeure partie à sa propre charge ! Une colère homérique s'ensuit. — Jamais capitaine de commerce ne fut accablé de plus d'injures que celui de la *Lady Coarvalle* par son armateur.

— Comment, après avoir eu le bonheur insolent de franchir le rocher, n'avoir pas la présence d'esprit de couler, et tout de suite, avec la cargaison ! En ce cas l'affaire était superbe ! mais le drôle s'avise de faire pomper.... Il fallait au contraire....

— Quoi donc ?

— Elargir la brèche, homme sans tête, maudit polisson qui ruine son armateur !... J'avais bien besoin, moi, que le commissaire français vint s'en mêler !...

En d'autres termes, le capitaine Lewis Beyle avait le tort impardonnable de n'avoir pas profité de l'occasion pour commettre impunément le crime de baraterie.

Supprimez l'action tutélaire de notre commissaire de l'inscription, la fraude se consomme, les assureurs sont indignement volés.

Ce trait entre mille fait l'éloge de l'intervention d'une autorité désintéressée et démontre l'utilité de cette grande police internationale des mers, dont ne veulent pas le américomanes, — gens fort aises,

d'ailleurs, d'être protégés, en terre ferme, — contre les vide-goussets et contre les coupe-jarrets, par les sergents de ville ou les gendarmes, par les tribunaux et par les lois, — contre l'incendie par les pompiers, — contre les dangers de tous genres par des mesures vigilantes que l'autorité prend souvent — qu'elle seule peut prendre, — mais que le public ne prend jamais et ne pourra jamais prendre quoi qu'on en dise. Donnez donc une grande fête populaire sans mettre sur pieds le ban et l'arrière-ban de la police municipale, et le lendemain du feu d'artifice, allez compter les volés, les blessés et les morts. Il en est de la circulation maritime dans un certain nombre de parages comme de ces places et de ces avenues que la foule remplit aux jours de fête. S'il faut ici des sergents de ville et des gendarmes à cheval, il faut là-bas des sergents de mer et des gendarmes à vapeur.

CARGAISONS HUMAINES.

Forçats. — Esclaves. — Prisonniers de guerre. — Émigrants.
Coches. — Le NAPOLEONE-CAMERERO. — Le LOUIS. — Le HONG-KONG. — L'EUGÈNE et ADÈLE.

Les dangers inhérents à la nature des cargaisons et aux genres d'arrimage, — nombreux et très-

divers, — exigent des mesures de précautions très-diverses aussi, et d'une application trop souvent si difficile qu'elles ne sauraient être complètes. — Tel chargement recèle l'incendie spontané, tel autre par son poids rend les voies d'eau plus terribles et la submersion inévitable si les coups de mer ont défoncé quelque partie des hauts; tel autre par son peu de cohésion tend à se déplacer au roulis ou au tangage, et si le navire est battu par la tempête, contribue à le faire sombrer.

Enfin, lorsque la cargaison se compose de créatures humaines et qu'il y a un antagonisme quelconque entre les gens à transporter et l'équipage, le danger s'accroît en proportion de la perversité de l'un ou de l'autre groupe en présence. Le bâtiment est chargé de discorde. Elle fermente. Malheur à tous au moment de l'explosion!

Forçats, condamnés, convicts, déportés et gardiens; — esclaves et marchands de chair humaine; — vaincus prisonniers de guerre et vainqueurs devenus geoliers; — captifs et pirates; — émigrants perfides et simples conducteurs; — si ces deux éléments hostiles sont comprimés entre les planches du bord, le danger latent est analogue aux dangers civils que nous avons rangés en première ligne parmi ceux de la mer.

Or, chose bien remarquable, dès l'origine de la navigation, la force motrice fut de la haine com-

primée par de la cruauté. Que sont auprès de cela les dangers de la vapeur, de la houille ou de la poudre à canon ! Victime du rapt et de la violence, l'esclave fut fait rameur. Enchaîné à son banc, il travaillait sous les bâtons et les verges, n'attendant sa délivrance que de la révolte ou du naufrage.

Quand la tempête menaçait, le premier soin était donc de visiter, de consolider les fers et de s'armer contre la chiourme. Damnés et démons. Pour sauver leur enfer flottant, les mariniers redoublaient de férocité envers les esclaves disposés à délaïsser l'aviron dans l'espoir que la mer les jetterait à la côte. Les fouets étaient-ils impuissants, on avait recours aux aiguillons et aux barres rouges. Puis, une chiourme aveugle étant nécessairement docile, on aveugla les rameurs inquiétants ou paresseux ; — horrible perfectionnement du moteur interne ! Les maîtres-mécaniciens d'alors étaient des bourreaux, les maîtres-chauffeurs des argousins.

Il y avait des rameurs libres et des rameurs par force, *des forçats*, les premiers surveillant et dirigeant les autres. — Or, les forçats ou galériens étaient tels — par droit de naissance ou par droit de conquête, — esclaves fils d'esclaves ou captifs ravis à leur pays natal, ceux-ci volés, ceux-là livrés par de premiers voleurs ou par leurs parents. Le fils du patriarche Jacob, Joseph vendu par ses frères, fut fort heureux de n'être pas conduit au marché de

Tyr , de Sidon ou de Joppé , sans quoi il eût couru grand risque d'être enchaîné au banc de rames de quelque galère phénicienne. La traite des blancs se faisait sur toutes les côtes d'Europe et d'Asie , comme elle se fait encore par delà la mer Caspienne. En Afrique, on faisait aussi la traite des blancs, sans préjudice de celle des noirs qui a duré jusqu'à nos jours. Cléopâtre, sur ses galères avait des rameurs d'Ethiopie. Les prisonniers de guerre et enfin les criminels accouplés ensemble, ramaient sur les mêmes bancs.

Au moment du combat naval , il y avait des deux côtés autant d'amis que d'ennemis. Les forçats des galères carthaginoises étaient des romains, ceux des romaines étaient des carthaginois. On se battait donc avec la révolte sous les pieds. Les infortunés qui vous conduisaient à l'ennemi , n'aspiraient qu'à sa victoire , et si leurs vœux l'emportaient sur leurs tristes efforts , les rôles changeaient soudain. Les captifs libérés enchaînaient à leurs propres places ceux qui les y avaient attachés.

Les chevaliers de Malte avaient pour rameurs des musulmans, les corsaires turcs des chrétiens. Et les boulets de canon n'épargnant pas la chiourme, on tuait de part et d'autre non moins de compatriotes ou de coréligionnaires que d'étrangers ou d'infidèles.

Avec l'emploi de l'esclave comme force motrice , ces horreurs ont pris fin , vers le milieu du XVIII^e.

siècle, après avoir été, durant quatre mille ans (dont dix-sept cents depuis la prédication de l'Évangile), dans les mœurs des peuples les plus savants, les plus artistes, les plus poètes, les plus éloquents, les plus civilisés et se targuant tous, à qui mieux mieux, de n'être point *barbares* : — travers chinois, travers européen, travers grec et romain, travers antique, travers moderne, travers incurable attendu la parabole de la paille et la poutre.

Les naufrages occasionnés par la force d'inertie des chiourmes ou par leurs soulèvements au milieu de la tempête sont innombrables.

Les pirates, à plusieurs reprises, les encouragèrent, et, en offrant asile aux esclaves révoltés, furent des libérateurs. La morale était vengée par des bandits.

Enfin, lorsque les forçats ne furent plus que des criminels, les galères étant tombées en désuétude, ils ne se trouvèrent plus à bord qu'à l'état de cargaison et devinrent assez peu dangereux. Les condamnés transportés sur un navire de guerre y sont enchaînés et gardés à vue. Pour qu'une révolte éclatât, il faudrait un défaut de vigilance ou une complicité de la part de l'équipage, également invraisemblables.

Bien avant l'excellent système de déportation qui débarrasse des bagues nos arsenaux maritimes, il

était fréquent que des mutations eussent lieu entre les divers ports. On envoyait par mer des forçats de Brest à Toulon ou Rochefort et réciproquement.

Vers 1830 , à bord d'une gabare ainsi chargée , une effroyable tempête se déclare dans les parages d'Ouessant. Presqu'aussitôt le navire est en perdition. La nuit est sombre. Pour éviter de se briser sur les roches, il faut virer de bord coup sur coup et résister ainsi autant que possible à la double action des rafales du sud-ouest et des courants de la marée montante. A chaque instant, les vigies signalent des brisants. La gabare se débat dans un labyrinthe d'écueils. L'équipage entier est à la manœuvre. On n'a pas sur le pont un homme de trop, car le péril est à son comble.

Les forçats le savent , ils songent à briser leurs fers et , comme aux temps d'autrefois, à courir la chance d'être libérés par le naufrage. En s'accrochant à quelque débris pourquoi ne serait-on point roulé à la côte ? On s'agite, on conspire, on murmure; quelques cris se font entendre. L'alarme est aussitôt jetée par les gardes-chiourmes dont le service consiste à faire faction dans le poste où les galériens sont couchés comme sur des lits de camp

Les anneaux de leurs chaînes passaient tous dans une même barre de fer dont, sans doute , ils ignoraient la disposition. Cette barre qui paraît fixe correspond à un tourniquet placé sur le pont. Ordre est

donné par le commandant de faire agir la manivelle. Instantanément, les deux cents galériens ont les pieds soulevés ; ils ne touchent au plancher de l'entrepont, que par le dos, la tête et les coudes. S'il le fallait, on pourrait les suspendre complètement la tête en bas, mais on ne veut que les réduire à l'impuissance ; on les laisse hurler.

La clameur est horrible. Deux cents poitrines haletantes vomissent des blasphèmes. Des cris aigus, des rugissements, des plaintes sinistres, des accents de rage et de désespoir se mêlent aux sifflements du vent, aux craquements de la carène, au tumulte des flots qui assiègent les pavois. Les coups de mer se succèdent. Les forçats sont inondés, se croient sacrifiés, se démènent et se blessent en se débattant. Les hurlements redoublent, alors que le silence serait le plus nécessaire. Ils couvrent les commandements des chefs. Ils distraient les marins de la manœuvre. Aucune menace peut-elle baillonna la terreur ?

Il fallut donc fermer tous les panneaux. — De là, un incident qui aurait pu être affreux, mais ne fut que burlesque. Les infortunés gardes-chiourmes se trouvèrent claquemurés avec les forçats et, pris comme eux d'une épouvante trop légitime, unirent leurs cris aux leurs. Ils frappaient avec les crosses de leurs fusils sous les panneaux barricades et cadenassés. On ne les entendit même point. La mer déferlait sur le pont, les mâts fouettaient, les voiles déchirées en lambeaux battaient au vent.

— Déferrez-nous ! disaient les forçats à leurs gardiens , nous défoncerons les panneaux et vous serez délivrés.

Si par faiblesse, ce funeste conseil eût été suivi, nul doute que la perte corps et biens n'eût été la conséquence de la révolte. Heureusement , les gardes-chiourmes ne cédèrent point , en sorte que la gabare, habilement pilotée , commandée et manœuvrée , finit par rentrer à Brest saine et sauve.

Les esclaves africains , enmagasinés à l'étroit dans des entre-ponts très-bas, sont parvenus plusieurs fois à crever la voûte de leur cachot flottant. A bord d'un bâtiment léger bondé de noirs , les négriers sentirent tout-à-coup le pont frémir et craquer sous leurs pieds. Hommes et femmes, enchaînés accroupis pour occuper moins de place , se soulevant tous ensemble faisaient effort du dos , les enfants poussaient avec la tête ; la cargaison se transformait en levier.

Les négriers, se sentant perdus , ouvrent tous les panneaux et le fusil à l'épaule se retranchent à l'extrême arrière , mais en même temps , ils ont usé du plus affreux stratagème en répandant à profusion sur le pont des marrons de fer ou clous à cent pointes. Les nègres , décidés à braver la fusillade , font irruption par les panneaux , mais aux premiers pas se mettent les pieds en sang, trébuchent, tom-

bent, et poussés les uns par les autres ne tardent pas à être foudroyés. Perte grave, grosses avaries dans le chargement. L'affaire devient mauvaise. Le capitaine soupire : Tout n'est pas rose dans le commerce.

Enfin, on jette par dessus le bord les morts et les nombreux estropiés qui ne seraient plus vendables ; le reste de la cargaison est ramené dans la cale, et le navire poursuit son abominable route.

Les révoltes d'esclaves étaient si fréquentes, surtout depuis l'interdiction de la traite, que l'approvisionnement en piquants de fer dont on avait à bord plusieurs barils était absolument de rigueur.

On conçoit néanmoins que les négriers ne durent pas toujours avoir le dessus, mais toujours la délivrance momentanée des nègres a été suivie du naufrage, puisqu'aucun d'eux n'était capable de diriger le navire.

Les révoltes de prisonniers de guerre ont souvent eu, au contraire, des dénouements heureux. Après la bataille de Trafalgar, les débris des équipages du *Bucentaure* et de l'*Algésiras* reprirent leurs vaisseaux sur les Anglais. Le *Bucentaure* eut, à la vérité, le malheur de se perdre sur un banc de rochers au moment d'entrer à Cadix, mais l'*Algésiras* rejoignit au mouillage ceux de nos vaisseaux qui avaient échappé au désastre.

Du reste, les naufrages qui suivirent la néfaste journée de Trafalgar, furent si nombreux que les An-

glais ne ramenèrent à Gibraltar que quatre des vaisseaux de l'armée combinée de France et d'Espagne. Le glorieux *Redoutable* d'où était parti le coup de mousquet qui tua Nelson , coula étant à la remorque du *Swiftsure* ; le *Fougueux* , le *Monarca* et le *Berwick* firent côte. Collingwood dut se résigner à brûler l'*Intépide* et la *San Agustin* , à couler la *Santissima Trinidad* et l'*Argonauta*. Lamentables conséquences de la guerre , dix autres naufrages accrurent nos douleurs et assombrirent la pénible victoire des Anglais en denil de leur amiral.

Jusqu'ici nous avons vu la révolte justifiée par l'état de captivité des gens dont se compose la cargaison humaine. D'une part , il y a des hommes qui , pour s'affranchir , sont prêts à saisir toutes les occasions ; de l'autre , il y a des gardiens : à ceux-ci de faire bonne garde. Mais lorsque la cargaison est une simple agglomération de passagers , soldats ou émigrants volontaires , le capitaine et l'équipage ne peuvent guère être suffisamment précautionnés contre elle.

Il faudrait remonter à une époque déjà très éloignée pour trouver un exemple de révoltes de troupes embarquées. Nos soldats , d'un transport souvent incommode , sont admirablement dociles et se soumettent de leur mieux aux exigences de la discipline navale. La masse de nos émigrants européens , allemands , irlandais , suisses ou basques , est éminem-

ment pacifique. Les pauvres gens murmurent à peine , lorsqu'on les nourrit mal ou qu'on les loge plus mal encore. Mais il en est tout autrement des émigrants chinois qui , sous le nom de coolies , s'engagent pour aller cultiver nos colonies d'outre-mer.

A quelques mois de distance , nous apprenons des nouvelles semblables , démonstrations trop cruelles du danger de certains chargements en marchandise humaine.

Le 8 mars 1866 partit de Macao le *Napoleone-Camerero* , navire italien chargé de six cent soixante-trois coolies et de huit mille caisses d'artifices , à destination du Callao (Pérou). Plus à craindre que la poudre , ce fut le crime qui fit explosion à bord, malgré la force numérique de l'équipage composé de quarante hommes.

Dès le surlendemain du départ l'interprète découvrit que les émigrants complotaient de s'emparer du navire. Le capitaine en fit immédiatement mettre la moitié à fond de cale ; l'espace lui manqua sans doute pour les emprisonner tous. Mais ne pouvait-il point les faire tous garrotter et les ramener à Macao ? Pourquoi laisser libres de leurs mouvements plus de trois cents mécontents quand on ne dispose que de quarante gardiens ?

Ceux-ci , armés comme ils l'étaient , de fusils et de revolvers , suffisaient pourtant à maintenir le bon

ordre , puisque , tout d'abord , quand le nombre des chinois était double , force leur était restée

Le capitaine commit la plus grave des imprudences. En effet, le jour suivant les coolies laissés sur le pont se soulevèrent en masse. Durant toute une nuit , ils avaient donc pu se concerter à leur aise. A qui la faute? Quoi ! un complot est découvert , et on ne le déjoue qu'à demi , quand , d'ailleurs , on navigue sur une poudrière.

La faiblesse et l'impéritie marchent ici de pair avec la trahison.

Les chinois se font armes de tout, planches, cordes, bâtons, bèches, couteaux, et se ruent sur l'équipage qui se rallie à l'arrière d'où il se défend par une fusillade dont l'effet ne fut point assez énergique. — Pourquoi ces ménagements? Du moment où l'action était engagée, il ne fallait pas discontinuer le feu que les rebelles ne se fussent rendus à discrétion. Les coolies épouvantés reculèrent jusqu'à l'avant. Le capitaine et l'équipage auraient dû les y poursuivre à coups de revolvers et de bayonnettes. Au lieu de cela, on leur laisse la possibilité d'allumer un incendie qui deviendra le signal d'une déroute honteuse.

Les rebelles se figuraient, — disent les relations, — que les matelots se porteraient aux pompes ; ils auraient profité de cette circonstance pour délivrer les prisonniers et massacrer tous les marins.

Avec une indulgence irreflexive, le rapport fait

presque l'éloge de la sagacité du capitaine qui, « *devinant le plan des rebelles* », fit larguer les embarcations et quitta en toute hâte le bord avec une partie de l'équipage. »

En réalité, le capitaine, songeant à ses huit mille caisses d'artifices, fut saisi de terreur panique. Sans même prendre le temps de réunir tous ses gens, — chose difficile peut-être mais assurément possible et qu'il avait le devoir de tenter au risque de périr, — il manque à l'obligation sacrée de ne quitter son bord que le dernier et se jette précipitamment en canot.

Les factionnaires postés dans l'entrepont à la garde des prisonniers, les marins qui continuent à se battre, le docteur, le magasinier et le loyal interprète dont les avertissements donnés depuis vingt-quatre heures permettaient de prévenir toute catastrophe, — les seuls hommes dont la conduite soit irréprochable, — sont abandonnés misérablement.

Quiconque connaît un navire sait que le feu ne gagne point en un clin d'œil de la partie avant du pont jusqu'au fond de la cale. Si, par une cause quelconque, le capitaine ne se croyait plus en mesure de réprimer la révolte et de forcer ensuite les chinois à pomper, il avait certainement le temps de secourir les malheureux qu'au contraire il livra sans ressources à la fureur des rebelles et à l'incendie.

L'article reproduit par presque tous les journaux en mars 1866, se terminait en ces termes :

» Quelques matelots, restés à bord avec le docteur, le magasinier et l'interprète, ne purent empêcher l'incendie de gagner les caisses d'artifices, et le navire sauta, dispersant les membres de ces matelots sous les yeux du reste de l'équipage sauvé. »

C'est hideux ! En fait, les infortunés italiens lâchement délaissés essayèrent de retarder les progrès du feu. Les chinois, à leur tour, avaient peur. L'interprète leur annonçait la nature du chargement. On travaillait enfin au salut commun.

Un capitaine brave, capable et ferme, même après le commencement d'incendie, eût réparé le désastre. Celui du *Napoleone Camerero* aima mieux désertir.

Et aucune enquête ultérieure n'a eu lieu, et les mêmes faits pourront se reproduire impunément ! Et ce déserteur n'a été, que nous sachions, signalé par personne à l'indignation publique. Les innombrables journaux qui ont inséré le récit de la catastrophe n'en ont tiré aucune conclusion. Et dans ce livre qui comparativement n'aura qu'un bien petit nombre de lecteurs, je suis, — si je ne me trompe, — le premier à pousser un cri de juste colère.

Il est évident à mes yeux qu'un navire, sa cargaison et près de sept cents hommes, dont quelques-uns victimes de leurs devoirs, ont péri par la faute du capitaine du *Napoleone Camerero*. Voilà ce qui devrait être examiné, éclairci, jugé et, après jugement, puni, s'il y a lieu, d'une manière exemplaire

au vu et au su de toutes les marines commerciales.

Comme j'ai demandé en faveur des sauveteurs des récompenses éclatantes, de même au nom des naufragés, des abandonnés, des trahis, je demande des châtimens internationaux non moins éclatans. Car la mer est le domaine commun de tous les peuples. C'est donc à tous les peuples en commun d'y poursuivre les lâchetés insignes, les grands crimes, d'y honorer les grandes vertus, les dévouemens, les sacrifices.

Puisse ma faible voix trouver de l'écho parmi les éminens écrivains qui, maîtres des organes de publicité les plus retentissans, se sont donné la mission de propager les idées généreuses, — puisse le journalisme s'emparer de cette multiple question des Naufrages et des Sauvetages, à peine soulevée et si peu connue, afin que les gouvernemens de toutes les nations s'en occupent de concert, — un pas immense sera fait dans la voie de la vraie civilisation, et l'objet de cet ouvrage sera rempli.

Par opposition à la conduite du capitaine du *Napoleone Camerero*, il convient de rappeler et de louer celle du capitaine Aubry, du trois-mâts de Dunkerque le *Louis*, qui, affrété par des négocians de Bordeaux, s'était chargé à Hong-Kong, en mars 1865, de deux cent soixante-sept coolies à destination de La Havane.

Dans le journal *l'Événement*, du 21 février 1866,

M. A. Lomon a excellemment parlé des chargements d'émigrants chinois :

• Ces travailleurs, dit-il, sont très bien accueillis aux colonies. Sobres, dociles, laborieux, ils remplacent très-avantageusement les nègres qui ne travaillaient guère avant leur émancipation et qui ne travaillent plus du tout depuis qu'ils sont émancipés. Le coolie chinois reçoit un salaire modique, il est nourri et habillé par le propriétaire. Il y a une différence entre le salaire qu'il reçoit et la valeur réelle de son travail.

• Mais il faut bien que le travailleur paie le prix de son voyage et de sa nourriture à bord. C'est une avance que l'armateur a faite le premier. Le propriétaire a remboursé l'armateur; le Chinois acquitte sa dette avec le seul capital qu'il possède : ses bras. Dans de pareilles conditions, il faut n'avoir affaire qu'à de bons sujets. Les Chinois que la misère amène à Amoy et à Shang-Haï ne sont pas tous propres à devenir de bons ouvriers.

• C'est au capitaine, au subrécargue, au médecin du bord, à choisir les engages et à déjouer leurs ruses. Il faut distinguer les malades qui dissimulent leurs infirmités, écarter les fumeurs d'opium, que leur passion a rendus impropres à tout travail; il faut repousser les gens de sac et de corde qui abondent partout en Orient, mais en Chine plus qu'ailleurs.

• Malgré toutes les précautions, on est toujours un peu volé. Il y a du déchet sur la cargaison de coolies. A peine est-on en pleine mer, que l'on entend : « *Poc po téac* » (je ne puis pas manger). C'est un coolie que l'on croyait fort et vigoureux, et qu'il faut envoyer à l'infirmerie. « *Bo cho cho !* » (j'ai mal au ventre) crie son voisin. C'est un fumeur d'opium qui, privé de poison habituel, éprouve des douleurs nerveuses et une agitation générale.

• L'un troisième a pu emporter avec lui une provision d'opium. Il n'ose fumer. Il roule entre ses doigts une boulette de sa gomme verdâtre qu'il glisse entre ses dents. S'il peut tromper la surveillance des matelots, on le verra peut-être

s'élancer le couteau à la main et frapper sans conscience de ses actes. Ce n'est plus un homme, c'est une bête féroce, un fou furieux. »



Tels étaient les passagers embarqués sur le *Louis*.

Les débuts de la traversée furent déplorables. Les querelles et les actes de violence se succédèrent. Le capitaine Aubry par son énergique vigilance triompha des difficultés de tous genres auxquelles il fut en butte. Les émeutes furent comprimées et vaincues, les complots déjoués. On ne put constamment empêcher les émigrants abrutis par l'ivresse ou pris de nostalgie, de se jeter à la mer, mais on en sauva plusieurs qui furent ensuite gardés à vue. Force fut de relâcher. Ici, autres soucis. L'équipage harassé veut absolument débarquer du navire. M. Aubry enrôle des matelots anglais. Ceux-ci se lassent au bout de peu de jours et renoncent à continuer le voyage. Enfin, un troisième équipage, composé d'Espagnols, seconda dignement le persévérant capitaine Aubry dont l'opération grevée de tous les frais inséparables des relâches, ne fut déplorable qu'au point de vue commercial.

Soixante-cinq coolies, à la vérité, périrent en route par leur très-grande faute, mais deux cent deux arrivèrent à La Havane et le navire fut sauvé par son brave capitaine.

Quelle différence entre ce débouchement et celui de

l'horrible voyage d'un autre navire de commerce français le *Hong-Kong* qui, au mois de février 1866, fut abandonné à la merci des éléments après avoir été le théâtre de mille atrocités.

Les coolies bien gardés dans l'entrepont et dans la cale paraissaient si malades que, par humanité, on leur permit de venir prendre l'air sur le pont. Aussitôt, les misérables se jettent sur le capitaine M. Duval, et sur le second M. Sorbé, qui, soutenus par quatre matelots seulement, font énergiquement leur devoir.

Autre défection infâme, digne des plus sévères châtimens, douze marins épouvantés s'enfuient dans un canot, laissant leurs chefs et leurs camarades aux prises avec deux cents révoltés.

Or, les six hommes courageux qu'abandonnèrent ainsi ces douze drôles, résistèrent pendant deux heures, tuèrent trente Chinois, en blessèrent une centaine et ne se rendirent que criblés de blessures, quand ils allaient être inévitablement écrasés. L'équipage au complet aurait donc eu raison des insurgés, car le *Hong-Kong* était armé de quelques canons dont un seul démarré à temps et pointé sur les passagers, les eût réduits à demander grâce. Au lieu de se précipiter dans l'embarcation, si les fuyards avaient eu le cœur de s'emparer d'une des bouches à feu de l'arrière, ils sauvaient le navire et ses intrépides défenseurs.

Les Chinois le sentaient. Aussi, tandis que le plus

grand nombre se ruèrent sur les factionnaires, sur le capitaine et sur le second, les autres enclouèrent les canons qui presque aussitôt leur firent défaut à eux-mêmes.

Devenus maîtres du navire, ils mettent le cap sur la côte, après avoir enfermé dans la dunette les six malheureux Français. Le capitaine Duval est mourant; le second frappé au bras droit d'un coup de hache a eu la douleur de ne prendre qu'une faible part à la fin de la lutte; l'un des matelots est mortellement blessé; le pilotin Armand qui a déployé la plus courageuse présence d'esprit, après avoir été terrassé par un coup de massue et s'être évanoui un instant, a bravement lutté si bien qu'il a reçu plusieurs autres blessures; les deux derniers sont épuisés de fatigue et baignés dans leur sang.

Cependant, le *Hong-Kong* mal dirigé a touché sur des bas fonds. Les coolies craignent alors que leurs prisonniers soient secourus et deviennent de dangereux accusateurs, ils les condamnent à mourir, mais leur accordent quelques instants pour faire leur prière. Réunis autour de leur infortuné capitaine, les braves garçons en profitent, s'embrassent, s'exhortent mutuellement et recommandent leurs âmes à Dieu. — Tout est bien. Ils attendent. — Mais les bourreaux chinois ne se pressent pas, et le capitaine a montré du doigt le caisson que contient sa cave.

En honnêtes marins qui ont la conscience d'avoir

rempli tous leurs devoirs, les hardis camarades le remercient.

— Allons ! le coup de l'étrier ! — A nos adieux !
— Trinquons pour la dernière fois avec du vin de France !

Les bouchons de champagne sautent. On trinque fraternellement :

— Buvons..... non à nos santés, mais à nos courages !

— Si nos santés sont fort malades, nos courages sont bien portants !

— Capitaine ! puisque nos chiens de coolies nous oublient, toute votre cave y passera, tant pis pour eux !

Tout-à-coup à l'extérieur le canon retentit ; les émigrants poussent des cris ; les uns se jettent à la mer, les autres s'enfuient à fond de cale. Ils ont encloué les pièces du *Hong-Kong*, comment ripasteraient-ils aux pirates leurs compatriotes qui viennent s'emparer du navire ? D'ailleurs, ils ont toute autre chose à faire que d'égorger leurs prisonniers. Voici les forbans qui montent à l'abordage, sabrent, saccagent, pillent, mais font grâce aux marins du bord.

Les premiers voleurs sont volés.

Les seconds vont l'être de même par de nouvelles jonques chargées de bandits. Autres combats, autres massacres. On se canonne, on se fusille, on se hache. Durant toute la nuit, des barques de proie se disputent l'épave sanglante et criblée dont le pont est, de bout en bout, couvert de cadavres.

Enfin , bonheur inespéré , au point du jour survient une corvette anglaise qui en quelques bordées disperse toutes les jonques , recueille les blessés français et , le 26 février , les ramène à Macao.

Ce secours suprême était dû à la clairvoyance de l'agent consulaire français de Macao , M. Péter. Les douze déserteurs arrivés la veille prétendaient que leurs officiers et leurs camarades avaient tous péri. M. Péter eut la sagesse de ne pas les croire et obtint du capitaine de la corvette anglaise qu'il allât immédiatement à la recherche du *Hong-Kong*.

On voit ici quelle est l'importance des stations navales dans des mers où , malheureusement , elles ne sont pas assez puissantes pour anéantir la piraterie , — fléau qui s'accroît de jour en jour et rend plus terribles la plupart des autres dangers de la mer.

Parfois les coalies rebelles ne sont autre chose que des forbans déguisés qui s'embarquent avec le dessein de s'emparer du navire pour s'en faire un instrument de piraterie.

Les exemples de révoltes se multiplient d'une manière horrible. Au mois d'octobre 1866, le trois-mâts *Eugène et Adèle* chargé de quatre cent soixante-six émigrants de Macao pour La Havane , fut encore ensanglanté par une épouvantable rébellion. Le capitaine M. Giraud fut blessé mortellement ; le second très-dangereusement frappé ; le lieutenant M. Ma-

zières fit faire un feu de peloton sur les Chinois dont treize furent tués , et après avoir rétabli l'ordre par ses énergiques mesures, il dut se résoudre à relâcher à Saïgon.

Le transport des cargaisons humaines exige une vigilance infatigable et une extrême fermeté jointes à une justice et une bonne foi exemplaires. Il importe donc que toutes les catastrophes analogues à celles du *Napoleone Camerero*, du *Louis*, du *Hong-Kong*, et de *l'Eugène et Adèle*, donnent lieu à des enquêtes approfondies. Il importe enfin que des châtimens proportionnés à la gravité des fautes, atteignent les défections, les défauts de prudence, l'insuffisance de l'équipement ou de l'armement, les injustices et les actes de mauvaise foi qui peuvent provoquer les rebellions les faiblesses et les lâchetés.

Les dangers de la mer sont presque toujours compliqués par des erreurs humaines, quelquefois par des crimes; punir en ce cas c'est prévenir; sévir exemplairement c'est faire acte de sauvetage; fermer les yeux, pécher par excès d'indulgence envers les coupables, c'est faire acte de naufrageur.

LE FÆDERIS-ARCA.

Ivrognerie — Du Conseil des Naufrages et Sauvetages. —
Le crime d'Anvers — La veuve du caboteur.

Les assassins du *Fæderis Arca* détruisirent leur navire pour faire disparaître tout d'abord la pièce de conviction de leurs crimes. Ces misérables, que l'ivrognerie avait transformés en bêtes féroces, mirent à mort avec des raffinements de cruauté un capitaine plein d'une paternelle douceur et son second, officier énergique dont la fermeté n'était que justice. Ainsi, les liqueurs fortes, dérobées dans la cale, conduisirent aux actes les plus exécrables des hommes dont un tout au moins, Jean-Etienne Lénard, décoré d'une médaille d'or pour fait de sauvetage, paraissait destiné à une honorable carrière.

Pas d'exemple plus horrible des conséquences de l'ivrognerie : — d'un sauveteur elle fit un scélérat. On ne saurait assez appuyer sur cet exemple pour détourner les gens de mer d'un vice qui occasionne, d'ailleurs, une foule de naufrages.

Ici, à l'égard des matelots, les règlements les plus sévères ne peuvent que peu de chose. La persuasion et les récompenses, le bon exemple des chefs, une surveillance active nous semblent les meilleurs moyens. Peut-être des notes données par les officiers,

relevées par les commissaires et inscrites aux livrets des gens de mer, ainsi que des certificats de tempérance dont les titulaires seraient de droit avancés d'une classe, exerceraient-ils une influence heureuse. — Avertis par les livrets, les capitaines n'admettraient guère à leurs bords les ivrognes incorrigibles qui ne pourraient plus naviguer au commerce; et de peur d'être mal notés, les matelots, après avoir touché leurs avances, se modéreraient au lieu de tout boire, ce qui, dès l'instant du départ, met immédiatement le navire en péril.

Quant aux officiers et aux capitaines qui donnent le mauvais exemple, et dont le vice compromet directement la sûreté générale, — chose rare en France, mais commune dans d'autres nations, — il est clair qu'après enquête et jugement, on devrait les déclarer incapables de servir à bord.

Tous nos grands hommes de mer étaient sobres. Jean-Bart fut un modèle de tempérance. Et c'est un travers ridicule de nos jeunes marins que de s'exercer au café ou au cabaret à *bien porter la toile*. Il importe donc de leur répéter que les naufrages par ivrognerie sont très-fréquents parmi les Anglais et que ce n'est point là un résultat digne d'envie.

Le *Fœderis Arca*, chargé de houille à destination de Vera-Cruz au Mexique, avait en complément de cargaison des spiritueux tels qu'absinthe et vermouth qui, dès l'instant de l'arrimage, tentèrent les gens

du bord. En vertu de cet autre préjugé populaire, fort accrédité dans l'armée et dans la marine, que *boire la cambuse d'autrui n'est pas voler*, des hommes qui, pour la plupart, se seraient fait scrupule de tout autre genre de larcin, n'eurent plus d'autre pensée que de se gorger des liqueurs et des vins embarqués, y parvinrent trop facilement et tombèrent en peu de jours dans ce monstrueux état d'abrutissement qui porta les uns au crime et qui priva les autres de la force nécessaire pour s'opposer à leur fureur. L'ivrognerie fit des premiers des meurtriers, des seconds des lâches, leurs complices par faiblesse.

Parti de Cette, le 8 juin 1864, le trois-mâts, au bout d'un mois environ, se trouvait dans les eaux des îles du Cap Vert, quand un vacarme extraordinaire se fit entendre un soir sur le gaillard d'avant où l'équipage était rassemblé, à l'exception du novice nantais Julien Chicot, qui se trouvait à la barre du gouvernail.

Il était fort difficile, pour ne point dire impossible, d'empêcher les matelots de pénétrer dans la cale. Loïn d'aider le second, M. Aubert, qui redoublait de surveillance, Lénard chargé des fonctions de maître faisait comme les autres. Le cuisinier Nutler favorisait les larcins. Pour prévenir de semblables délits, l'on ne dispose point, sur un bâtiment marchand monté par une quinzaine d'hommes, des moyens qu'on peut employer sur les navires de guerre. Per-

sonnel et matériel, tout fait défaut. A bord du moindre bâtiment de l'État, les panneaux cadenassés de la cale au vin et de la cambuse sont, au besoin, gardés à vue par des sous-officiers de ronde et par des factionnaires. Au commerce, les fermetures même ne sauraient être suffisantes.

M. Aubert, sans cesse obligé de sévir, était devenu l'objet d'une haine brutale. On lui en veut mortellement d'être, par sa vigilance, un obstacle continu.

— Ils se seront encore saoulés et les voici qui se battent, pense-t-il en accourant pour rétablir le bon ordre.

Bientôt on l'entoure ; les plus méchants se jettent sur lui et le criblent de coups de couteaux. Inertes, stupides, terrifiés, les autres approuvent ou feignent d'approuver. Pierre Oillic ou Hoëlic porte les premiers coups. Antoine Carbuccia, matelot corse, se figurant qu'il exerce une vengeance, frappe comme un forcené. La demi-obscurité ne permet guère de voir qui s'abstient ou qui coopère au guet-apens. Mais les meneurs parmi lesquels il faut nommer encore François Thépaut, Marnier et Daoulas, ne sont pas gens à supporter la neutralité. L'absinthe et la peur arment ainsi des malheureux qui, peut-être, ont horreur de leur action.

Lénard, le maître d'équipage, sorti de sa cabine, n'approche point, « parce qu'il n'ose pas, » a-t-il dit

plus tard ; mais en réalité , il est l'un des principaux coupables. D'après ses camarades , s'il avait eu du cœur, il aurait pu empêcher les crimes dont il prétendit n'avoir été que témoin. Investi de la confiance de M. Richebourg , capitaine du *Fæderis Arca* , chef de quart , et d'ailleurs très-capable de bien remplir ses fonctions , il joue un double rôle. Aussi , est-ce à bon droit que ses complices l'ont dépeint comme un fourbe. C'est un homme de trente ans , du type blond , grand , fort , et dont la physionomie généralement calme , annonce une prudence énergique. Ses antécédents devaient naturellement tromper ses chefs. Aucun des matelots du *Fæderis Arca* ne subit plus que lui l'influence fatale des liqueurs fortes. Et sans contredit s'il trempa dans le complot , ce fut pour couvrir ses ignobles fraudes d'ivrogne.

M. Aubert déployait un admirable courage. Frappé sur la tête avec le levier de fer de la pompe , blessé de coups terribles qui ont plié les lames de couteaux ; il oppose une résistance inouïe. Les meurtriers le précipitent à la mer. Il s'accroche le long du bord , y remonte , lutte encore , mais enfin accablé par ses ennemis , il est rejeté à l'eau et disparaît en leur envoyant sa malédiction.

Le capitaine Richebourg accourait bravement , il était armé de pistolets ; mais avant qu'il sût ce qui se passait , Hoëlie le saisit par derrière et secondé par ses camarades le mit dans l'impossibilité de se

défendre. Le capitaine, malgré sa paternelle indulgence, fut accablé de mauvais traitements; on lui donna des coups de couteau; on lui passa une corde autour du cou :

— Tuez-moi, dit-il enfin, mais ne me faites point souffrir.

— A la mer! à la mer! crient les assassins.

Et M. Richebourg est lancé par dessus le bord.

La brise était faible; le navire filait très-lentement. Le capitaine nageait dans le sillage sans espérer qu'on vint à son secours. Il avait trop cruellement vu que les assassins étaient les maîtres; il entendait Lénard, son homme de confiance, qui d'un ton d'autorité, criait encore :

— A l'eau! laissez-le aller!

Alors, enflant la voix, il dit avec force :

— Vous aurez tous le cou coupé!

Juste menace qui ne s'accomplit que sur quatre des assassins; — encore leur crime faillit-il rester impuni.

L'un d'eux, le cuisinier Nutler devait se faire justice à lui-même et se noyer après les orgies qui suivirent le meurtre. Un second s'évada. Un troisième mourut en prison.

Les vins capiteux, le vermouth, l'eau-de-vie, l'absinthe continuaient leurs effets. Ivres d'alcool et de sang, les scélérats se menaçaient les uns les autres. C'était l'arche de la discorde et de la terreur que ce

trois-mâts maudit qui portait le nom dérisoire d'*Arche d'Alliance*.

Les novices Pierre Leclerc et Julien Chicot tremblaient en obéissant aux bandits. L'unique passager du trois-mâts, nommé Orsoni, semblait approuver. Le mousse Dupré, pauvre enfant de douze ans, pleurait.

L'horreur de la situation allait croissant.

Plus de chefs, plus de service, plus de manœuvres. La fatale barque flottait à l'aventure. Les voiles n'étaient plus orientées; pendantes, masquées, en ralingue, elles restaient à l'abandon comme celles d'un navire désert :

— Si nous sommes rencontrés, notre voilure nous dénoncera, pensaient les marins en se réveillant après avoir cuvé leurs liqueurs fortes. Orienter, gouverner, faire route, à quoi bon? Où aller?

Après avoir bu à satiété, les plus enragés commençaient d'avoir peur. Les malédictions du second, la menace du capitaine mourant les obsédaient. Léonard fut consulté. Il avait déjà son projet que ses complices adoptèrent.

On coulerait le navire et l'on s'embarquerait dans la chaloupe et le grand canot bien approvisionnés, de manière à atteindre les terres les plus voisines, si toutefois l'on n'était pas recueilli en mer par quelque bâtiment. Une fable que chacun apprendrait par cœur, serait minutieusement combinée. Entre autres détails, le capitaine, le second, le cuisinier et le mousse Dupré

dont la mort était déjà décidée, seraient sensés avoir péri engloutis avec le trois-mâts au moment où ils allaient descendre dans la baleinière ; cette relation mensongère devait être rédigée par Carbuccia et signée par tous les gens du bord.

En conséquence, le naufrage fut mis à exécution.

Le matelot charpentier Antoine Tessier, aidé par quelques autres, ouvrit à coups de hache une large voie d'eau ; — la chaloupe et le grand canot reçurent l'équipage. Le mousse continuait à pleurer ; au lieu de le laisser à bord, on l'emmena dans la chaloupe :

— Je m'en charge ! dit Hoëlic.

Lorsque le compromis eut été mis sur le papier, le corse Carbuccia refusa la plume au mousse :

— Tu n'as pas besoin de signer, toi, lui dit-il, ton affaire est claire !

Et en effet, le malheureux enfant dont on craignait les révélations, ne tarda point à être poussé à la mer.

Comme le second, comme le capitaine, il nageait. Il nageait en demandant grâce ; mais les gens de la chaloupe crièrent à ceux du canot :

— S'il vous accoste, faites-le déborder à coups d'avirons !

— Ma mère ! mon Dieu ! disait le petit Dupré.

Son cri de détresse fut tel que certains des plus farouches se bouchèrent les oreilles en détournant les yeux.

Ce troisième crime une fois consommé, les répéti-

tions des rôles commencèrent. Chacun était successivement interrogé. Chacun devait répondre conformément au thème convenu. Malheur à celui qui manquerait de mémoire. Avec les plus exécrables serments, on s'engageait à assassiner quiconque ne soutiendrait pas en toute occasion ce qui était écrit.

Lénard, patron de la chaloupe et le corse Carbucoia faisaient réciter la sinistre leçon. Les deux embarcations communiquaient ensemble en se jetant les demandes et les réponses.

Hoëlic, patron du canot, Thépant le plus hideux de la troupe, Marnier et Daoulas écoutaient et surveillaient avec une attention jalouse. Il y allait de la vie pour quiconque se fût trompé. Le passager Orsoni, le matelot mulâtre Charles-Pierre dit Pierri, le charpentier Tessier, les novices Leclerc et Chicot n'eurent garde d'être distraits. L'unanimité des futures dépositions se fabriquait ainsi de par la corde, le couteau et la noyade.

Et ce fut au point que la fable impie eut un plein succès par trois fois :—D'abord, sur le navire danois qui recueillit comme naufragés les assassins, frais, dispos, bien portants, n'ayant souffert ni du mauvais temps, ni de la disette, — puis, à bord du vapeur de la marine impériale *le Monge* qui les ramena des îles du Cap Vert à Brest, — et enfin à Brest même où eut lieu l'enquête réglementaire relative au naufrage en mer du *Fæderis Arca*.

Aucune contradiction n'éveilla les soupçons de qui que ce fût ; la perte du trois-mâts fut donc considérée comme un sinistre ordinaire et les neuf survivants se dispersèrent dans toutes les directions.

Cependant M. Napoléon Aubert, frère de l'infortuné second, et marin comme lui, avait étudié avec soin le procès-verbal d'enquête. Rendu clairvoyant par sa fraternelle douleur, il trouvait étrange que le capitaine et l'unique officier du bord se fussent réservés la baleinière en ne conservant avec eux que le cuisinier et le mousse.

A quoi bon la baleinière ? Les deux autres embarcations suffisaient largement pour quinze hommes. Si le capitaine a le devoir de s'embarquer le dernier, il a le devoir aussi de prendre le commandement de la chaloupe. Celui du canot revient au second qui aurait pu s'embarquer dès le commencement. Le mousse et le cuisinier ne sont pas de ceux que l'on garde en réserve. Il y avait dans tout cela des invraisemblances choquantes pour un marin, — pour un frère, l'indice du crime. Après s'être concerté avec plusieurs capitaines au long-cours, qui partagèrent son opinion, M. Aubert sollicita une contre-enquête.

Elle eut lieu, au mois de mars 1865, à Nantes, où se trouvait dans sa famille le novice Julien Chicot, le seul qui n'eût pas encore repris la mer. Interrogé par le directeur des mouvements du port et par le commissaire de marine, le pauvre garçon s'efforça

de répondre selon les leçons de Lénard et de Carbuccia. Mais doublement terrifié par les menaces de ses complices et par les nouvelles recherches de l'autorité maritime, Chicot qui avait pris une part subalterne aux actes criminels, se troubla, se coupa, et prévenu qu'on le rappellerait au besoin, tomba dans une tristesse profonde.

Sa mère en fut frappée. — Il voulut lui donner le change, elle ne le crut point, le harcela de questions et lui ayant arraché le récit complet des événements, n'hésita pas à lui donner l'ordre de tout révéler à la justice :

— Mais je risque d'être condamné à mort, moi aussi !

— Eh bien ! tu te repentiras, et ton âme éternelle sera sauvée !

Ainsi répondit cette chrétienne énergique, mille fois plus admirable que ne le fut aucune mère spartiate.

Vaincu par sa pieuse fermeté, le novice obéit, et révéla au juge d'instruction les crimes qui s'étaient succédé à bord du *Fœderis Arca*.

Des ordres furent immédiatement donnés pour faire arrêter tous les gens qui montaient le navire. Le corse Carbuccia fut trouvé à Marseille, l'astucieux Lénard à Anvers, le hideux Thépaut au Havre. Hoëlic, Marnier, Tessier, Leclerc, furent successivement pris aux divers coins du monde.

Daoulas , embarqué à Montevideo par les soins du consul de France , à bord du trois-mâts français *le Chincha* , capitaine Bourdon , en partance pour Le Havre , y fut mis aux fers sous une tente qui lui servait de prison. Dans la Manche , deux jours avant l'arrivée , il trouva moyen de s'enfuir , en se glissant à la mer avec une cage à poules.

Le capitaine du *Chincha* , traduit devant la cour de Rouen en suite de cette évasion , prouva clairement qu'il ne l'avait point favorisée , et fut acquitté. Daoulas avait-il ou n'avait-il pas à bord des compères qui ont commis la mauvaise action de le soustraire aux poursuites ? — A-t-il péri en mer ? a-t-il trouvé un asile ? — En mars 1867 , le bruit courut qu'il avait été arrêté à Trèves dans la Prusse Rhénane. D'après les journaux d'où j'en extrais la nouvelle : — « Des soldats prussiens qui l'escortaient littéralement la baïonnette aux reins , l'ont conduit à Forbach. De là les gendarmes français l'ont conduit dans les prisons de Metz , et de Metz , toujours sous bonne escorte , on l'a expédié à Brest. » Mais à Brest on ne tarda point à reconnaître qu'il y avait eu erreur de personne et qu'un infortuné déserteur du 78^e de ligne , nommé Vincent Talmard , avait eu la mauvaise fortune d'être pris pour Daoulas.

Une ordonnance de non lieu mit hors de cause le passager Orsoni , témoin précieux dont la disparition a donné lieu à un conte qui circula durant quelques

jours. On disait qu'il avait été trouvé déguisé en indien à Matchouala, au Mexique, et mis en état d'arrestation par un capitaine français, commandant la place.

L'affaire du *Fœderis Arca* faisait grand bruit, mais marchait très-lentement.

Au mois de décembre 1865, les accusés étaient détenus à Nantes. Lénard s'occupait à gréer un petit modèle de navire dont le pavillon portait l'inscription : — « Souvenir de l'équipage du *Fœderis Arca*. » — Odioux souvenir ! — Hoëlic et Thépaut ne témoignaient aucune inquiétude. Ce dernier refusant de se laisser photographier, dit rudement : — « Vous aurez ma tête, mais vous n'aurez pas mon portrait. C'est bien assez que nos noms paraissent dans les journaux. »

Il était évident que le crime était bien celui de piraterie, tel que le définit la loi. La question de compétence fut néanmoins soulevée. Elle entraîna d'interminables longueurs, si bien que le procès ne fut appelé qu'en juin 1866, par devant le tribunal maritime de Brest.

Sur les entrefaites, Marnier était mort en prison. Ses camarades le chargèrent à qui mieux mieux des méfaits les plus horribles.

L'accusation soutenue par le commissaire impérial appelait toute la rigueur des lois sur Lénard, Hoëlic, Thépaut, Carbuccia, Pierri et Tessier. En ce qui

concernait les deux novices Chicot et Leclerc , le ministère public déclarait s'en rapporter aux appréciations des juges.

Or , la loi du 10 avril 1825 dispose que tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire français qui , par fraude ou violence envers le capitaine ou commandant , s'emparerait dudit bâtiment , sera poursuivi et jugé comme pirate.

La peine est celle de mort contre les chefs et officiers , et des travaux forcés perpétuels contre les autres hommes de l'équipage , à moins qu'il n'y ait eu homicide ou blessures, car alors , en vertu de l'article 8 , la peine de mort frappe indistinctement tous les coupables (1).

Nonobstant le réquisitoire du commissaire impérial , le charpentier Tessier et le mulâtre Pierri eurent le bonheur d'être acquittés, ainsi que les deux novices Leclerc et Julien Chicot.

Lénard , Carbuccia , Hoëlic et Thépant , condamnés à mort , furent exécutés à Brest , le 11 octobre , à six heures du matin.

Si maintenant on examine les faits au point de vue de la police maritime, l'on est surpris de la facilité avec laquelle le récit imaginaire des gens du *Fœderis Arca* fut accepté à bord du *Monga* et ensuite

(1) On a lu dans nos journaux : « tous les hommes de l'équipage, » — ce qui est le comble de l'absurdité.

à Brest. Certes ! les atrocités commises sur leur navire sont infiniment rares ; mais la perte volontaire du bâtiment pour duper les intéressés et spécialement les assureurs, c'est-à-dire le crime de baraterie, l'est beaucoup moins. Les enquêtes après les accidents de mer ne sauraient être l'objet d'un contrôle trop attentif. Elles sont , la plupart du temps , susceptibles de porter des fruits excellents. Il importe évidemment que justice soit faite , et que jamais de faux naufragés , coupables d'un acte frauduleux , ne dérobent aux vrais naufragés de justes sympathies.

Je voudrais une juridiction spéciale examinant à fond tous les accidents de mer, en constatant les causes pour en faire remonter à qui de droit la responsabilité, dénonçant les abus , provoquant les mesures à prendre pour les prévenir ou les réprimer, traduisant devant les pouvoirs ou les tribunaux compétents , les négligents , les imprudents , les incapables , les ivrognes , les fraudeurs , et pourvue du droit de faire allouer des secours aux victimes des cas de force majeure , de faire décerner des récompenses aux auteurs d'actes de dévouement.

Presque toujours après une catastrophe de mer, il y a des châtimens à infliger, des dommages-intérêts à fixer, des aumônes à faire, des rémunérations ou des distinctions honorifiques à accorder, des enseignemens à recueillir, des instructions à donner pour parer à des désastres analogues ou pour les atténuer.

Mon Conseil des Naufrages et Sauvetages , com-

posé d'ingénieurs-constructeurs, de marina, d'administrateurs de la marine, de commerçants et de magistrats, aurait cette multiple mission. Et nul doute que son action, tout à la fois sévère et bienfaisante, n'eût promptement pour conséquence la diminution du nombre formidable des sinistres.

Enfin, il devrait connaître, même des *pertes sans nouvelles*, pour plusieurs causes dont l'une serait la recherche de crimes tels que celui dont voici un exemple :

En 1866, sur le quai d'Anvers eut lieu l'explosion de plusieurs énormes caisses destinées à être arri-mées dans un navire belge affrété pour La Havane et assuré sur le taux de trois cent mille francs. Heureusement l'explosion eut lieu, par hasard, bien avant l'époque voulue, car la combinaison du chargeur, ancien armateur et négociant de Bordeaux, nommé Douat, était de faire périr au large le navire dont on aurait jamais eu de nouvelles et de réclamer, au bout d'un an et un jour, les trois cent mille francs assurés pour la perte de la cargaison qui se trouva composée de rebuts sans valeur. Notre ancienne législation, étant encore en vigueur à Anvers, ce barateur infâme fut condamné à mort. Mais le jeune roi des Belges, trouvant sans doute que la perfidie calculée à froid mérite des égards entre gens de bon goût, s'est empressé d'encourager un si précieux talent par la commutation de sa peine.

Alphonse Karr, tu dors !

Une enquête sur les pertes sans nouvelles pourrait souvent démasquer le crime de baraterie, par conséquent elle devrait être ouverte par l'initiative du Conseil des Naufrages et Sauvetages qui statuerait, en outre, sur la position des héritiers et des veuves des marins ou des passagers.

Un petit bâtiment, parti de Bordeaux pour Vannes, se perd sans nouvelles certaines dans le golfe de Gascogne. Mais le naufrage est tellement vraisemblable que le cadavre d'un des matelots, jeté à la côte sur l'île d'Yeu, y est parfaitement reconnu. Cependant, la jeune femme du capitaine propriétaire du caboteur ne peut être déclarée veuve avant trente ans révolus. Elle a dix-huit ans à peine. Elle ne pourra se remarier avant l'âge de quarante-huit. Les autres veuves des gens du bord sont dans la même situation. Les héritiers ne peuvent être mis en possession des biens des naufragés considérés seulement comme *absents*.

Dans l'état actuel des communications, rien de plus inutile et par conséquent de plus pénible. Il devrait appartenir au Conseil des Naufrages et Sauvetages, d'examiner les circonstances et de rectifier l'état-civil des personnes intéressées; — et certes, il n'hésiterait pas, dans le cas précédent, à déclarer veuves les femmes des naufragés et à faire ouvrir les successions.

• Deux mesures excellentes ont été prises par l'autorité dans

ces dernières années, dit M. Alfred de Courcy (1). L'une est le décret-loi du 24 mars 1882, instituant des tribunaux maritimes pour la répression des fautes de discipline et de certains délits définis : ce décret laisse sous les juridictions de droit commun tous les délits non spécifiés et tous les crimes. L'autre est une simple décision du ministre de la marine, qui en vertu de son pouvoir disciplinaire, soumet à l'examen d'une commission la conduite de tout capitaine dont le navire a péri. »

Après avoir fait ressortir avec la plus vive clarté, les avantages de ce commencement de législation, l'auteur ajoute :

« L'enquête administrative, qui est, je ne saurais trop le répéter, la mesure la plus salutaire et la plus efficace, ne présente aucune garantie de durée. Instituée par une simple décision ministérielle, elle pourrait être rapportée par une autre décision. Il conviendrait donc d'une part de donner à l'enquête administrative la consécration de la loi, d'une autre, d'étendre les attributions des tribunaux maritimes, et de les constituer juges de tous les délits et crimes commis à la mer par des marins.

« Quelque jaloux que soit notre siècle de sauvegarder en toutes choses le principe de l'égalité, il y a des nécessités sociales qui réclament des juridictions diverses. Une haute Cour de justice est établie par la Constitution pour connaître les crimes d'État. Il y a des conseils de prud'hommes pour juger les différends entre les ouvriers, des tribunaux de commerce pour juger les contestations entre les négociants, des conseils de guerre pour juger les militaires et marins au service de l'État, des tribunaux maritimes, enfin, déjà institués par la loi pour juger, dans certains cas, les marins du commerce. Je ne demande que d'étendre et de fortifier cette institution.

(1) *D'une Réforme Internationale du Droit maritime.*

Nous partageons et nous appuyons chaudement toutes les idées de l'auteur, et nous croyons n'être aucunement en contradiction avec lui, en attribuant des soins spéciaux très-divers à ce Conseil des Naufrages et Sauvetages qui, chargé en permanence d'enquêtes, souvent fort longues, presque toujours minutieuses, rechercherait d'office, instruirait, préparerait, élaborerait, proposerait et ne prononcerait jamais en dernier ressort.

PIRATERIE.

Les souteneurs de coupe-gorge — La goëlette de Mazatlan — Les pirates de Condie. — LE PANAYOTI. — Les oreilles de Négros. — LE WESTMINSTER — *Le Pacificateur universel.*

Les crimes, avons nous dit, aboutissent presque toujours au naufrage.

Comme la Méditerranée, jusqu'au commencement de notre siècle, fut écumée par les Barbaresques, comme l'Archipel depuis les temps antiques jusqu'à une époque très-récente fut un repaire de pirates grecs, italiens ou turcs, — de même, aujourd'hui, les côtes occidentales du Mexique, les mers de la Californie, celles de l'Australie, de la Malaisie et de l'Indo-Chine, sont infestées de bandits de toutes les nations.

La traite à main armée a fait son temps depuis l'abolition à peu près générale de l'esclavage des noirs : ainsi en réprochant une iniquité en terre ferme, la civilisation a supprimé la cause d'un nombre immense de crimes maritimes. L'Atlantique est purgée de pirates. Le canal de Mozambique a cessé d'être un coupe-gorge. Les côtes de Guinée ne sont plus dévastées par les Nathan-la-Flibuste. Les Antilles sont saines. La course sous les faux pavillons de l'Espagne ou de la Colombie, énergiquement réprimée par la France et l'Angleterre, n'y est plus exercée depuis que la guerre de l'Indépendance des possessions espagnoles ne lui sert plus de prétexte. Le port franc danois de Saint-Thomas, le port franc suédois de Saint-Barthélemi, ont perdu le privilège lucratif d'offrir des asiles aux pillards à double face qui, déshonorant le nom de corsaire, saccageaient les neutres et menaçaient le commerce renaissant de l'Europe pacifiée.

Mais, hélas ! il reste un champ immense ouvert à la piraterie. Entre l'extrême Orient et les rives occidentales d'Amérique, dans cet Océan Pacifique d'où émergent tant de groupes d'îles, refuges parfaits pour les forbans, elle fait d'incessants progrès à la grande honte de nos escadres cuirassées, ruineusement inutiles à la vraie police des mers.

Là, rivalisant avec les pirates malais, holoans, chinois et autres, vont opérer les enfants gâtés de

notre siècle rempli de tant d'indulgence pour les coquins et, par contre, ne protégeant qu'à demi les honnêtes gens.

Sur un tiers de la surface des mers, les navigateurs pacifiques ont tout à craindre de la rencontre de ces beaux fils, qu'attirent l'Australie et la Californie comme l'aimant attire le fer. Il est assez simple, d'ailleurs, que de tels sujets ne se comportent pas mieux aux antipodes que dans la banlieue de Paris ou que dans les faubourgs de Londres.

Et comment s'en étonnerait-on, lorsque toute une littérature malsaine choisit pour héros des gibiers de bagne ou de potence et qu'un public moutonnier applaudit aux exploits de ces gredins? — Comment s'en étonnerait-on, quand des écrivains pris au sérieux réclament éloquemment l'abolition de la peine de mort, au détriment, bien entendu, des êtres débonnaires qui se privent de voler, d'étrangler ou de bacher leurs voisins? — Les discours touchants de ces protecteurs du crime, ont de l'écho et font de niais partisans de l'impunité des monstres.

On lisait dans *l'Etenlard* du 20 mars 1867 : « La » commission de la Chambre des députés bavarois » s'est prononcée à l'unanimité moins une voix pour » l'abolition de la peine de mort. Il est donc probable que la proposition faite à ce sujet réunira la » majorite de la Chambre. »

Le 15 du même mois, un orateur français disait

au Corps législatif que l'abolition de la peine de mort serait une noble pensée à laquelle nous devrions tous applaudir. — Et il trouvait approbation sur quelques bancs ! — J'appelle, moi, ce noble amour des incendiaires, des empoisonneurs, des coupe-jarrets, — j'appelle cette noble haine des gens inoffensifs, de la barbarie sentimentale ou de la sensiblerie féroce. Je trouve que cette impitoyable aberration est le comble de l'immoralité. — Osez donc dire clairement, Messieurs les approbateurs, que vous réclamez l'abolition de toute sécurité, la liberté du vol et de l'assassinat, conduisant fatalement à la monstruosité de se faire justice soi-même, à la liberté de vengeance.

Alphonse Karr, réveille toi ! Adresse par pitié à ce roitelet belge, à ces Bavares bonasses, à ces naïfs suppôts de crimes ta flèche de sauvetage :

— L'abolition, je la veux, mais *que messieurs les assassins commencent.*

Les loups enragés, les tigres, les serpents venimeux méritent-ils donc d'être précieusement conservés ? L'assassinat, les caisses fulminantes à la façon de Vital Donat, le parricide, les tortures infligées durant des années à des enfants que leurs parents font mourir en détail, seraient-ils péchés véniels ? — On le croirait à voir comment on s'arrache les plaidoyers des *sou'eneurs de coupe gorge* ! On larmoie avec eux ; on s'émue au sort des rares condamnés à mort

par la justice moderne. Les jurés capables de remplir leur mandat deviennent des phénix. Aussi, dans les circonstances atténuantes prodiguées aux grands criminels, les natures perverses trouvent-elles d'agréables invitations à les imiter. En résultat, qu'arrive-t-il? — Pour avoir ménagé des misérables, on multiplie sans remords, le nombre incalculable des victimes innocentes.

— Je voudrais, moi, me disait un de mes meilleurs amis, que tout assassin qui volerait ou tuerait les jurés qui l'ont laissé vivre, ne pût pas même être inquiété.

Je me récriai stupéfait.

— Le jury, reprit-il, ne doit épargner que les gens incapables de recommencer, sans quoi il manque au devoir de protéger la société dont il fait partie. Eh bien! s'il l'a mal protégée, tant-pis pour lui! « — Va te faire pendre ailleurs » n'a pour moi qu'une traduction, c'est : — « Va pendre, tuer et piller ailleurs, je t'y autorise! »

La faiblesse dans la poursuite, la répression et le châtiment des crimes, danger sérieux sur terre, est à plus forte raison, l'un des grands dangers de la mer où la plus active surveillance ne pourra jamais égaler celle d'un état policé.

Trois de ces aventuriers sans aveu à qui l'on délivre, les yeux fermés, des brevets de bacheliers en guet-apens, un français, un italien, un grec, s'em-

barquèrent à Mazatlan , le 5 octobre 1865 , à bord d'une goëlette en partance pour San-Francisco.

Sur le même navire se trouvaient huit autres passagers , cinq femmes et quatre enfants.

Pendant la nuit du 6, les trois Européens assassinèrent tous les hommes à coup de revolvers et de poignards.

Quant aux femmes et aux enfants , ils se réservèrent le divertissement de s'en débarrasser le lendemain , d'une manière moins expéditive. Ils les attachèrent successivement au mât , et joûtant d'adresse , tirèrent en ricanant sur ces cibles vivantes.

On cassait un bras , on crevait un œil , on faisait durer le plaisir.

Les malheureuses passagères criaient !

— Je vise sur la dent du milieu , regardez bien , camarades !

— Feu !... Ça y est !... Bravo !... L'adroit dentiste !

Alternativement , des enfants sous les yeux de leurs mères , et des mères sous ceux de leurs enfants , furent massacrés.

Le 8 , une dernière petite fille âgée de six ans , tremblante d'horreur et mourant d'inanition , fut trouvée à fond de cale. Les trois meurtriers , fatigués de leur jeu , se bornèrent à la jeter à la mer.

Cependant , la manœuvre de la goëlette ayant paru suspecte au capitaine d'un autre navire , elle prit chasse devant lui et se mit à la côte.

Le naufrage couronna ainsi l'œuvre des assassins qui, chargés de l'or volé à leurs victimes, s'enfuirent dans les montagnes. Mais le Grec seul s'échappa, car le capitaine du navire chasseur, secondé par les Indiens du pays, parvint à s'emparer de l'Italien et du Français qui, ramenés à Mazatlan, y furent, dès le lendemain, militairement jugés, fusillés, et ensuite pendus de sept à dix heures du matin.

Le Français se disait capitaine au long-cours et âgé de quarante-six ans. Songeant, sans doute, que, dans son pays natal, il aurait eu l'avantage de faire traîner son affaire durant plusieurs grands mois, de fatiguer la justice par des appels réitérés, d'occuper tous les journaux de l'Empire, d'être photographié, mis en montre, inséré dans d'innombrables albums, et qu'il serait devenu criminel célèbre; se souvenant d'autre part que son adresse d'arracheur de dents à coups de revolver, aurait fort bien pu lui valoir le bénéfice des circonstances atténuantes, il soupira, et, au moment du supplice, fit à sa patrie l'honneur de crier : — « Vive la France ! »

L'auteur d'une lettre insérée, en janvier 1866, par le *Commerce Breton* de Saint-Malo ⁽¹⁾, trouve

. (1) Ce document laconique n'indique ni le nom ni la nationalité de la goélette, il ne donne aucun détail sur le bâtiment chasseur qui nous semble devoir être un navire de guerre français; il ne parle pas du capitaine de la goélette et dit simplement que l'équipage demanda grâce pour la dernière petite fille. Donc tous les gens de l'équipage ne furent pas tués et les survivants durent servir de témoins devant le Conseil de guerre.

que ce cri est une *infamie*, mais j'ajouterai que rien n'est plus logique de la part d'un scélérat qui fat, selon le proverbe, sitôt pris sitôt pendu. — En France, nous y aurions mis beaucoup plus de temps et de façons.

Dieu me garde, malgré cela, de blâmer *les formes* et les tutélaires précautions dont s'entoure la justice française ! — Non, je n'en veux qu'*au fond* : — aux doctrines encourageantes pour les criminels qui, on le sait de reste, ne craignent que la mort ; — aux auteurs de ces pernicieuses doctrines, prétendus cœurs sensibles qui, ne se souvenant jamais des innocents, n'ont d'amour fraternel que pour les coupables, — et enfin aux jurés qui, influencés par des tirades homicides, hésitent à préserver du meurtre à venir par le châtimement du meurtre accompli.

Non, je ne blâme pas *les formes* françaises et je trouve, par exemple, que les Français eurent seuls absolument raison, en 1828, après le naufrage de la frégate anglaise *le Cambrian* qui s'échoua au nord-ouest de l'île de Candie, sur des récifs d'où ne purent l'arracher tous les efforts de ses conserves.

Il y avait là une frégate américaine, une frégate anglaise, une française et plusieurs bâtiments légers des trois nations à la recherche des pirates dont une centaine furent cernés, pris et partagés entre les divers pavillons.

Les Français mirent leurs prisonniers aux fers à fond de cale, en se réservant de les juger et de ne punir que les coupables ; — les Anglais firent mourir les chefs ; — les Américains pendirent aux vergues tous leurs prisonniers.

Ce dernier procédé est par trop expéditif, car il n'est guère de troupes de pirates où ne se trouvent des gens enrôlés de force, ne demandant que d'être délivrés et méritant à coup sûr de n'être pas confondus avec ceux qui les ont contraints à devenir leurs complices. Le terme moyen des Anglais est acceptable, puisque les chefs ne pouvaient guère être pirates à contre-cœur. Cependant, les Français firent mieux en instruisant avec soin le procès de tous leurs prisonniers dont les plus coupables eurent la tête tranchée dans une chaloupe accostée à bord de la frégate.

Je tiens d'un des marins de l'expédition ce détail extraordinaire, car, en marine, où il est fréquent de pendre et de fusiller, décapiter n'est guère en usage. Enfin, chose étrange, à bord même, il se trouva un homme de bonne volonté pour remplir avec une hache d'abordage les fonctions de bourreau.

La guerre, entre autres maux, fait surgir les bandits. Tandis que les Grecs se battaient contre les Turcs, la plus odieuse piraterie désolait le commerce

européen. Nos escadres avaient fort à faire pour la réprimer.

En octobre 1827, la corvette *la Lamproie* s'empara, sur les côtes de Syrie, du brig grec *le Panatoti* monté par soixante-six pirates. Des Américains les auraient tous pendus. Nous les fîmes prisonniers.

L'équipage du forban fut pris à bord de la frégate *la Magicienne*; mais six coquins furent imprudemment laissés sur la prise dont le commandement avait été confié à l'enseigne de vaisseau Bisson ayant sous ses ordres quinze marins français.

Un mauvais temps éclate. Séparé de ses conserves, *le Panatoti* est contraint de relâcher à Stampalie. Deux des Grecs s'évadent à la nage, jettent l'alarme dans l'île qui fourmille d'écumeurs de mer, et peu d'heures après, à nuit close, deux grandes barques chargées de cent-cinquante à deux cents malfaiteurs attaquent le léger navire.

Avec ses quinze Français Bisson oppose une résistance énergique, mais le nombre l'emporte. Le brig est enlevé à l'abordage.

Le brave officier ordonne alors au pilote Trémintin, son second, et à ses matelots de se jeter à la mer, descend dans la soute aux poudres et y met le feu.

Par un naufrage héroïque, il échappe ainsi à la douleur de laisser à de vils pirates le bâtiment confié à sa garde et les punit de leur agression en périssant avec eux.

Le pilote breton Trémintin, en récompense de sa belle conduite, reçut l'épaulette d'enseigne de vaisseau et fut décoré de la croix d'honneur.

Dans le port de Lorient un monument a été élevé à la mémoire de son jeune et glorieux capitaine.

Jusqu'en 1851, la piraterie, mal invétéré dans les îles de la Grèce, a exercé des ravages périodiques. Il fallut alors une croisière de sept mois pour que le brig de guerre *le Fabert*, commandé par le capitaine Pichon, vint à bout du fameux Negros, chef d'une bande redoutée. Les chaloupes françaises l'accablèrent dans l'île de Forni, située entre Samos et Nicaria. Il y prit terre, mais attaqué par un détachement d'Albanais réguliers, il périt les armes à la main. Peu au fait de nos mœurs, le pacha de Forni envoya gracieusement en cadeau à M. le commandant du *Fabert* les oreilles de Négros et de ses compagnons.

Il en est, en Grèce, de la piraterie comme du brigandage en Calabre, — c'est une tradition du bon vieux temps, une coutume antique toujours prête à refflorir si l'occasion s'en présente. Par bonheur, dans ces parages incessamment sillonnés par des milliers de navires, la police maritime est faite de concert par tous les pavillons avec une activité suffisante pour que l'occasion ne se représente que très-peu.

Pourquoi n'en serait-il pas de même dans l'Indo-

Chine, dans le Pacifique, dans des régions qui s'ouvrent de plus en plus chaque jour à l'industrie de nos navigateurs? — Serait-ce parce que ces mers sont tellement vastes qu'il y faudrait partrop de croisières? Ne serait-ce point parce que l'Europe et l'Amérique gaspillent les budgets de leurs marines en vaisseaux cuirassés impropres à la protection de leur commerce?

À terre, les routes mal gardées passent à bon droit pour dangereuses; les côtes et les archipels où la piraterie s'organise facilement doivent, sans contredit, être rangés parmi les dangers de la mer.

Or, en Polynésie, il n'est guère d'attollon où un certain nombre d'aventuriers, marins déserteurs pour la plupart, ne soient disposés à enseigner la piraterie aux indigènes qui sont généralement d'excellents navigateurs. — En Australie, les batteurs de buissons ou *bush-rangers* forment déjà des bandes qui attaquent les navires marchands à l'ancre, en égorgent les équipages et vont écumer les mers voisines. — En Malaisie, il est des puissances analogues à celles des deys et des beys barbaresques, chez lesquelles les forbans nationaux ou même étrangers, trouvent tout le concours désirable pour l'exercice de leur métier. Bornéo est bordée de repaires de brigands. Les Anglais ne l'ignorent pas. Bévouan, capitale du groupe de Holo, est un vrai nid de pirates. Les Malais ne le cèdent en rien aux Grecs anciens et

modernes. Les Tzengaris-Biadjaks (bohémiens-pirates) qui semblent appartenir à la même race que les Bohémiens, Gitanos ou Zingares d'Asie et d'Europe, exploitent les eaux des Moluques et des Philippines. D'autres races, non moins féroces, leur font concurrence.

Est-il prudent de laisser croître, se raffermir, se perfectionner et se liguier contre nos navigateurs tous ces bandits dont les plus à craindre sont les convicts évadés, les criminels épargnés, les aventuriers européens ou américains professant, selon toutes les règles, l'art des guet-apens maritimes ?

Qui porta les coups les plus terribles aux possessions espagnoles des Antilles ? — Les Frères de la Côte, nos aventuriers-slibustiers, de simples corsaires.

Dans quelques lustres, si l'on y prend garde, il faudra que la Civilisation entreprenne contre la Piraterie du Grand-Océan une de ces expéditions gigantesques dont la guerre classique des pirates de Cilicie ne donne qu'une faible idée. On sait pourtant que ces pirates mirent en péril l'Empire Romain dont ils coupaient les communications maritimes.

Trois siècles plus tard, l'Empire ne fut pas moins menacé par le chef des forbans Trebellianus qui se qualifia d'empereur et fit battre monnaie.

Les Scandinaves, les Normands, les Sarrazins, les Turcs, les Barbaresques, les Malais ont été les fléaux des mers. L'histoire atteste que les pirates, une fois

organisés , rendent impossible toute navigation commerciale.

En jetant les yeux sur la mappemonde , il est facile de voir que l'Océanie est constituée de manière à coûter des siècles de guerres navales , si jamais la piraterie fortifiée, à la faveur de notre insouciance , parvenait à en faire son domaine.

A en juger par la Méditerranée que les Barbaresques écumaient encore peu avant 1830 , à en juger par l'archipel dont Négros était l'effroi en 1851 , quelles ne sont point les peines qu'on se prépare en laissant le mal s'étendre de la Chine à la Californie, en Australie , en Malaisie , dans d'inextricables groupes d'îles de toutes grandeurs ?

Il n'est que temps de parer à ces dangers de l'avenir , bien qu'à l'heure présente, le danger n'existe très sérieusement que dans les mers de la Chine où le navire anglais *le Westminster* était capturé par des pirates , vers la fin de 1866.

Les journaux qui nous en donnaient la nouvelle, en janvier 1867 , ajoutaient laconiquement :

« Une partie de l'équipage a été massacrée.

« Le reste s'est sauvé. »

Et pas un seul , à notre connaissance , n'y ajoutait le moindre commentaire. C'est chose assez grave pourtant qu'un grand bâtiment anglais pris par des Chinois qui en égorgent l'équipage. Elle méritait mieux ce nous semble, que quatre lignes aux faits divers,

pas tout-à-fait autant qu'il n'en faut pour donner le signallement d'un chien perdu.

Ah ! combien il est plus intéressant de discuter les mérites respectifs du fusil à aiguille, du fusil Chasse-pot et de leurs concurrents, sans songer à la *pompe-balles* qui doit inévitablement réduire au silence tous les mousquets imaginables, faire rejeter le nouvel armement en confection et ruiner conséquemment une fois de plus les divers budgets de la guerre du Monde Civilisé.

La pompe-balles, au besoin pompe-biscaïens, est un engin d'un transport presque aussi facile que celui d'un canon, — d'ailleurs il se remonte et se démonte si aisément qu'un peloton de zouaves pourrait l'établir en très-peu d'instants sur les points les plus escarpés. Comme on lance de l'eau par le tuyau d'une pompe à incendie, on lance à jet continu par celui de la pompe-balles des projectiles qui peuvent peser jusqu'à 500 grammes, qui scient une forte planche de quarante à cinquante mètres en moins de 15 secondes et qui par conséquent scieraient de même le plus beau des régiments sans épargner un fifre. La portée de la pompe-balles varie, suivant la force motrice employée. Si l'on se sert du simple jeu de ressorts à boudins, elle n'est que de cent mètres ; si l'on emploie la vapeur dont l'attirail est assez gênant, elle ne dépasse guère cinq ou six cents mètres ; mais par l'application de fulminates, emmagasinés dans

des tubes très-légers qu'on pose parallèlement sur l'affût et qui reliés immédiatement entr'eux d'une manière très-ingénieuse agissent sans interruption, l'on dépassera la portée de tous les fusils connus. Enfin le pointage est d'une précision infailible : avec la pompe-balles le plus maladroit des conscrits tuerait une hirondelle au vol.

Quand deux armées munies de pompe-balles et de pompes-biscaïens seront en présence, pour peu qu'elles combattent avec l'acharnement désirable, il n'en reviendra qu'une escouade de douze hommes, minimum de l'équipe nécessaire à la manœuvre du dernier engin. Aussi, l'inventeur, M. P...., un français fixé dans les environs de Paris et que j'ai l'honneur de connaître, donne-t-il à cet instrument le nom prophétique de *Pacificateur Universel*.

LE SHERMAN ET LE REQUIEM.

Torpilles volantes.

Dans le cours de décembre 1866, on lisait aux nouvelles de mer de nos journaux :

- La goëlette américaine *Général Sherman* a été capturée dans les mers de Chine par des pirates qui, après avoir garrotté l'équipage sur le pont et pillé le navire, l'ont incendié.
 - Le *Sherman* a péri tout entier.
-

« A la suite de ce triste événement, l'amiral King s'est consulté avec le taotai de Shang-Hai pour aviser au moyen de mettre un terme à de pareils attentats. »

Le moyen n'est certes pas de s'adresser aux impuissantes autorités chinoises, mais bien, selon la saine raison, de rendre les marines militaires à leur vraie mission, la protection des marines marchandes. Les Etats-Unis, l'Angleterre, la Russie, la France, commercent avec le Céleste-Empire et avec le Japon; l'Espagne, la Hollande, le Portugal, ont des possessions dans les mers infestées de pirates. Que ces puissances entretiennent de concert une centaine de légers croiseurs dans les eaux de l'Indo-Chine et de la Malaisie, les forbans disparaîtront.

Malheureusement, atteintes comme elles le sont de démence belliqueuse à l'état aigu, elles gaspillent les budgets de leurs marines à fabriquer des canons lançant des projectiles assez forts pour percer les plus solides cuirasses, et puis des cuirasses assez solides pour résister aux projectiles les plus forts, — joli petit jeu qui n'est pas à la veille de finir. — (L'Angleterre, toutefois, commence à se raviser.) (1) — En

(1) L'Angleterre qui, en fait de marine et de sens pratique, n'est pas, que je sache la dernière des nations, serait bien près d'être du même avis que moi, d'après une correspondance de Londres en date du 15 mars 1867, où on lit

« Une opinion prévaut dans le public et parmi les gens de mer, c'est que de tous les modèles de navires de guerre

attendant, la moindre corvette, ancien régime, armée de quelques modestes caronades, mettrait aisément à la raison n'importe quel pirate malais, chinois, holoan, bougui ou autre, y compris ceux qui sont tant bien que mal équipés à l'européenne.

Mais tandis que *le Sherman* est pris et brûlé en Chine, que font les Américains? — Les succès du *Royal Sovereign* les empêchent de dormir, ils envoient parader à Cherbourg et à Marseille *le Miantonomah*, monitor à tourelles, cuirassé de plaques d'une épaisseur ci-devant impossible, armé de quatre bouches à feu qui vomissent des boulets de 460, et naviguant au ras de l'eau d'où il n'émerge que de 90 centimètres ⁽¹⁾.

En même temps, New-York voit mettre à flot le gigantesque bélier *le Sunderborg*, autre bijou, dont la construction, les essais, l'armement et l'entretien pendant un an, ne sauraient coûter moins du prix

- * construits depuis dix ans, pas un seul peut-être ne servira de
- * type définitif pour les futures constructions.
- *

- * L'Amirauté croit qu'il est sage et convenable de ne point
- * pousser à la construction de nouveaux navires d'un gros ga-
- * barit, mais d'achever ceux qui sont encore sur cale, de mul-
- * tiplier les canonnières et de construire un certain nombre de
- * corvettes à vapeur et en bois, destinées à la répression de la
- * piraterie dans les mers de l'Inde, de la Chine et de la Ma-
- * laisie. *

A. J. DE CROUZACQ. (*L'Etendard*),

(¹) Octobre 1866 et janvier 1867,

qui couvrirait, durant la même année, les frais d'une division composée d'une frégate et de dix avisos.

A la vérité, cette division qui porterait des secours de tous genres aux bâtiments de commerce, rendrait d'incalculables services, et il n'est pas moins vrai qu'avant d'en avoir rendu aucun, le *Miantonomah* et le *Sunderberg* seront infailliblement mis au rebut comme vieilleries sans valeur, car à quoi bon ces tristes objets en présence du vaisseau-volcan-sous-marin ?

Cet appareil ichthyinée dit *Requiem*, *Shark*, *Requin* ou *Tiburon*, sera tout justement, sous le rapport du prix, vis-à-vis de nos vaisseaux cuirassés comme ceux-ci vis-à-vis de nos anciens vaisseaux de cent canons. Il coûtera cinq ou six fois autant que le *Solferino*, par exemple ; mais sous le rapport destructeur combien la différence sera plus grande !

Le 28 février 1866, on écrivait de Toulon au *Constitutionnel* :

• Les expériences de torpilles volantes ont eu lieu aujourd'hui, à quatre heures, à Castignean.

• Une chaloupe ordinaire, munie d'un éperon sous-marin, armé à son extrémité d'une capsule fulminante, a attaqué à l'aviron la frégate à vapeur le *Vauban*, et dans moins d'une seconde l'a soulevée à un mètre au-dessus de ses lignes de flottaison en produisant dans sa basse carène une énorme brèche qui a fait couler la frégate sur place.

• Ce succès est d'autant plus remarquable et décisif, que l'essai a eu lieu avec une torpille explosible ne contenant que 3 kilog. de poudre. Le nouveau pulvérisin possède donc une puis-

sage destructive qui dépasse tout ce que l'on a pu inventer jusqu'à ce jour.

« Une centaine de personnes, ingénieurs et officiers de marine ou d'artillerie, assistaient à ce curieux spectacle, et on a constaté que, tout en produisant des ravages effrayants, la nouvelle torpille n'offrait aucune chance de danger pour ceux qui seraient chargés de l'employer contre un navire ennemi. »

Le 8 mars, on ajoutait à ces premiers détails :

« Les dégâts produits par la torpille fulminante sont beaucoup plus grands qu'on ne le pensait. Un bordage de la fregate a été arraché sur une longueur de huit mètres, et toutes les étoupes de calfatage ont disparu sur une surface de cinquante-six mètres carrés. Quand on pense que ces ravages ont été opérés par une toute petite torpille portative, on s'effraye de la puissance de destruction qu'auront les torpilles de vingt-cinq et de quatre-vingt kilos.

« Afin de faciliter les expériences qui se poursuivent, le *Vauban* va être échoué sur la plage de Castigneau, où l'on pourra impunément le démolir et le broyer. Le nouvel engin de guerre sera d'autant plus terrible, que l'emploi pourra en être fait d'une manière invisible ; avec lui, la navigation en vue des côtes de France deviendrait impossible en temps de guerre pour un croiseur ennemi, car il serait continuellement exposé à sauter en l'air, sans que le moindre signe apparent pût lui révéler la présence ou l'approche du danger. »

Inventé depuis les torpilles volantes, *Le Requiem*, bâtiment élastique à côtes d'acier d'une trempe supérieure, formant des mailles revêtues d'une peau souple qui résiste à tous les chocs, nage entre deux eaux avec trois fois plus de vitesse que la baleine franche dont il a six fois les dimensions. Sa machine,

n'est point mue par la vapeur. Il ne porte pas d'artillerie. Son arme offensive doit occuper à l'extrême avant la place des évents du souffleur. Du fond de la mer, et, — nous affirme-t-on, — de la distance de douze milles (quatre lieues marines), il foudroiera instantanément, par une seule décharge dont l'effet est certain, toutes les fortifications de terre et de mer du port le mieux défendu. Attendu sa marche rapide, on conçoit qu'en une campagne d'un an, ce brulot invisible pourra facilement anéantir toutes les marines et tous les arsenaux du monde entier.

La certitude d'un si brillant résultat vaut bien une trentaine de millions.

Entre l'invention et l'application, il s'écoule toujours un certain temps. Avouons, d'ailleurs, que pour réaliser *le Requiem* quelques détails secondaires sont encore à trouver et notamment la bagatelle des trente millions. On la trouvera, n'en doutons point. Il s'agit de destruction, rien n'est trop cher. Comment hésiter enfin, puisqu'un seul *Requiem* peut faire des milliers de fois pis que six *Sunderberg* sans même coûter autant.

Ah! quelle chose magnifique, quelle admirable machine que ce vaisseau volcan-sous-marin, irrésistible naufrageur, fracassant, foudroyant, pulvérisant les rams et les monitors comme de simples youyous, les torpilles fixes ou volantes comme des

capsules de chasse, les remparts, les digues, les forteresses comme des châteaux de cartes renversés par le souffle d'un enfant.— Quelle conception sublime !

A nos yeux pourtant, elle ne vaut pas la répression de la piraterie par nos économiques petits moyens d'avant-hier.

Elle ne vaut pas une meilleure police de la mer punissant l'abandon, surtout après des abordages comme ceux dont nous avons déjà parlé, tout en nous réservant de consacrer aux chocs et collisions un chapitre spécial dans un autre volume du *Tableau de la Mer*.

Le perfectionnement suprême des engins de guerre les plus meurtriers a beau être un évident acheminement vers la paix universelle, nous préférons enfin l'encouragement systématique des engins de sauvetage et des œuvres de secours par le bon emploi d'un vaste budget de la Paix.

D'ailleurs, nul ne peut servir deux maîtres. Et aucun budget n'étant inépuisable, il n'est pas de puissance assez riche pour construire et armer des *requiem* d'une part et de l'autre une flotte protectrice contre le naufrage et les dangers naturels, contre les collisions et les dangers pour ainsi dire artificiels, et enfin contre les abandons, la négligence calculée, la baraterie et la piraterie, dangers civils, dangers humains, les plus grands dangers de la mer.

II.

DES ŒUVRES DE SECOURS.

SOCIÉTÉS HUMAINES.

William Hillary, Thomas Wilson et l'Institut Britannique des *life-boats*. — La Société Boulonnaise — **Avis essentiels.**
— Naufrage de trois caboteurs. — Sauvetages. — État actuel.

Les havres, ports et abris défendus par des moles, des jetées, des brise-lames, — les phares et balises, les chenaux, les sémaphores, — foule d'autres ouvrages analogues contribuant à la sécurité de la navigation, remontent à la plus ancienne origine. Si l'on y ajoute les découvertes successives des inventeurs ou des savants qui nous dotèrent de la boussole, des cartes marines, des instruments à réflexion, des moyens d'estimer la route, de calculer les latitudes et les longitudes, et d'éviter ainsi le cabotage des temps primitifs; — si l'on tient compte de l'amélioration des constructions navales,

du perfectionnement des moteurs , des travaux hydrographiques et météorologiques de Charles Romme, de Beautemps-Beaupré , de l'Américain Maury , de son compatriote Redfield et de l'Allemand Brande qui découvrirent presque en même temps comment procèdent les ouragans circulaires , du commandant Lartigue , auteur de la *Théorie des vents permanents*, des Anglais Reid et Piddington , du capitaine Bridet, de l'amiral Fitz-Roy , de leurs collaborateurs ou de leurs émules , et enfin de l'exécution de plus en plus admirable de tous les instruments de précision à l'usage des navigateurs , — il faut admirer les merveilleux progrès maritimes qui n'ont cessé de se suivre.

Quant à la lutte directe contre le naufrage , si , — chose assez probable , — il fut fait autrefois des tentatives quelconques , la tradition s'en est perdue.

Nous savons seulement que des statuts impériaux sur les secours à donner aux naufragés , furent promulgués , vers 1740 , en Chine , où , contrairement à ce qui a eu lieu dans tous les autres ordres d'idées, l'Europe ne fut pas devancée de beaucoup. Du reste, les côtes du Céleste-Empire n'en sont pas moins dangereuses entre toutes , infestées , comme elles le sont , de naufrageurs et de pirates.

En 1720 , à Paris , fut créé le service d'asphyxie par submersion , et depuis , successivement , on s'occupa , dans les principales villes d'Europe , des

secours à donner aux noyés ; mais à part quelques inventions de canots insubmersibles et de costumes flotteurs dont on ne profita point , il faut brusquement passer à notre XIX^e siècle pour voir des cœurs généreux se préoccuper ardemment de la question du sauvetage et fonder la première *Société Humaine*.

Un pauvre gentilhomme de l'île de Man , sir William Hillary , a l'honneur d'avoir pris l'initiative de cette institution de secours aux naufrageants et aux naufragés. Avant lui , à la vérité , quelques canots de sauvetage dits *life-boats* avaient fonctionné déjà , mais rien n'était organisé , rien d'efficace n'existait. Les fréquents naufrages dont sir W. Hillary était témoin le pénétrèrent de cette compassion active qui n'a rien de commun avec la vulgaire et stérile pitié du trop grand nombre des hommes. Il avait vu périr une foule de malheureux qu'il eut été possible d'arracher à la mort ; d'autres jetés au rivage asphyxiés ou blessés grièvement , avaient succombé faute d'être secourus à temps ou soignés avec l'habileté nécessaire. Des *life-boats* , des porte-amarres pour installer le va-et-vient entre le bâtiment et la côte , des postes pour recueillir et panser les naufragés , voilà ce que sir W. Hillary voulait établir à l'île de Man et multiplier sur tout le littoral britannique. Il dressa son programme , parla , écrivit , se voua tout entier et sans relâche au succès de sa noble pensée.

Enfin , grâce au puissant appui de son ami et protecteur Thomas Wilson , membre du Parlement , il réussit.

En 1824 , la première *Société Humaine* fut créée en Angleterre et prit assez vite une heureuse extension. Mais hélas ! en dépit des efforts des fondateurs , le zèle de leurs concitoyens s'amortit peu à peu ; une phase de décadence complète suivit quelques années de prospérité. En 1849 , les revenus de l'association s'élevaient à peine à 500 l. st. ; les canots tombaient en ruines.

Alors , un navire ayant fait naufrage sur la barre de Tynemouth , vingt braves marins de Shields périrent en essayant de lui porter secours. Il n'y eut qu'un cri de douleur , mêlé d'indignation , sur toutes les côtes du royaume , et la Société Humaine , arrachée à sa léthargie , se réorganisa soudain. Enfin , en 1860 , elle a pris un caractère officiel sous le nom de *Royal National life-boat Institution*.

Dès 1825 , cependant , à Boulogne-sur-Mer , sous l'impulsion d'un autre généreux Anglais , M. Larking , avec le concours des autorités locales , des principaux habitants et des nombreux Anglais de distinction fixés dans la ville , la première Société Humaine française s'était constituée à l'imitation de celle de sir William Hillary.

J'aime ces imitations franchement découvertes , j'aime cette émulation fraternelle de nationaux et

d'étrangers, comme les lueurs avant-courrières de la civilisation réelle dont j'ai l'espoir et la foi dans le cœur.

Toutes les grandes choses commencent petitement. Une souscription publique avait été ouverte. On fit des quêtes, on donna des concerts au profit de l'œuvre naissante. La population et l'autorité locale rivalisèrent de zèle pour seconder les efforts du comité d'organisation.

La Société Humaine Boulonnaise, avec les plus généreux desseins, ne put accomplir, malgré tout cela, qu'une partie de son vaste programme. Les ressources dont elle disposait ne lui permettant pas de faire davantage, elle dut se borner à créer un service de surveillance et de sauvetage pour les baigneurs et les promeneurs en canots de plaisance. Elle se donna la mission de prévenir les accidents, de porter assistance à toutes les personnes en danger de se noyer, et de procurer aux individus retirés de l'eau tous les secours propres à les rappeler à la vie.

En 1826, sous la présidence du maire de Boulogne, M. Vasseur, les fondateurs anglais et français formaient un comité de direction définitif dont la vice-présidence fut à juste titre décernée à M. Larking. Dès la même année, la société fit l'acquisition d'un premier canot de sauvetage, instrument indispensable dans un pays de bains de mer, car il arrive trop fréquemment que d'imprudents nageurs disparaissent

engloutis par les lames ou entraînés par les courants. Alors, de mauvais temps, les canots ordinaires ne suffisent pas.

Rappellerai-je qu'à Trouville, en 1861, deux braves marins périrent en allant avec leur canot porter secours à une famille emportée par les vagues ⁽¹⁾ ? Or, ce douloureux événement me frappa d'autant plus que je me trouvais alors tout exprès au Havre pour y visiter le bateau insubmersible de Mouë et y prendre des renseignements sur le costume flotteur de M. Bout.

En conséquence, Avis essentiels :

1° A défaut de canots spéciaux, il faudrait au moins dans les établissements de bains de mer qu'on fût précautionné d'embarcations installées selon les simples procédés du capitaine Conseil ⁽²⁾, — indiqués et préconisés, dès 1829, par le philanthrope Castera qui, depuis vingt ans, dit-il, tentait d'introduire l'usage des embarcations de sûreté ⁽³⁾, — procédés

⁽¹⁾ Voir au volume *la Vie navale*, chap. XII, 1^{re} édition p. 411, 2^{me}, p. 418.

⁽²⁾ GUIDE PRATIQUE DE S'ÉTABLI, chap. II, § 46 : *De l'insubmersibilité et de l'inchavirabilité des embarcations, de la possibilité de leur donner à toutes ces précieuses qualités.*

⁽³⁾ *Annales maritimes*, 1829, t. I, 2^{me} partie, p. 242. — Plan d'une association ayant pour objet principal les moyens de diminuer les grandes pertes d'hommes que les naufrages font éprouver.

plusieurs fois mis en pratique avec un succès constant. Un de mes amis étant commissaire de marine à Audierne avait garni à l'intérieur sa yole de barillets vides convenablement disposés et affrontait impunément par ce moyen les plus effroyables temps à naufrages.

2° Il tombe sous le bon sens que les surveillants baigneurs et canotiers de sauvetage ne devraient jamais s'exposer sans plastrons de liege, car, même de beau temps, on court risque de chavirer lorsqu'on recueille dans un petit canot ordinaire des gens qui se noient et dont la frayeur augmente la maladresse.

La Société Humaine de Boulogne fit construire un abri pour son bateau sauveteur, établit auprès de la maison de secours une cloche d'alarme pour avertir des naufrages imminents et créa un service de veilleurs qui, durant la saison des bains, doivent constamment se tenir sur la grève.

Ces soins ne furent point stériles. De 1826 à 1863, elle a empêché de se noyer *neuf cent vingt-neuf* personnes, et a rappelé à la vie *trente-deux* asphyxiés. Aujourd'hui, grâce à son excellente organisation toujours en progrès, plus de mille existences ont été conservées à la grande gloire de ses fondateurs, de ses membres et de ses agents, marins d'élite parmi lesquels nous avons déjà signalé les deux frères Henin.

Qu'était devenu , en 1833 , lors du naufrage de *l'Amphitrîte*, le premier bateau sauveteur de la Société Humaine de Boulogne ? Était-il usé ou condamné comme impropre à porter secours aux bâtimens en détresse ? — Nous lisons dans un rapport de la Société que les essais faits par son comité d'un bateau de sauvetage n'avaient pas à répondre à son attente. — Chose certaine, consignée aux *Annales Maritimes* ⁽¹⁾, « la Société, prise au dépourvu, et n'ayant point » d'embarcations de sécurité, ne put que faiblement » adoucir la catastrophe. » — Mais le naufrage de *l'Amphitrîte* fut un de ces avertissements terribles qui sont, hélas ! le plus souvent inutiles en matière de sauvetage, — sans quoi les rivages du monde entier seraient fortifiés contre les dangers de la mer, comme ceux des nations dites policées sont hérissés de remparts, de bastions et de pièces d'artillerie contre les dangers de la guerre. Les parages où les sinistres sont fréquents auraient garnison de sauveteurs et flottilles de secours, comme les parties vulnérables du littoral ont garnison de soldats et de canonniers garde-côtes. Enfin l'on ne ferait pas moins pour prévenir les catastrophes maritimes que pour protéger les intérêts du fisc qui entretient des postes de douane partout où la contre-bande est praticable.

Le plus inutile des fortins bâti dans un coin où il

(1) *Annales Maritimes*, t. 70, p. 1200.

ne sera jamais attaqué, la plus sotte des redoutes qu'une bordée de vaisseau mettrait en poussière, coûtent plus cher de construction et de réparation que ne coûterait une station de sauvetage entretenue avec excès de prévoyance. Et cependant la guerre, fléau humain susceptible d'être conjuré par l'entente des nations, ne frappe plus, à beaucoup près, aussi souvent que la tempête, perturbation apparente dont la périodicité est, en vertu de lois physiques d'ordre général, un bienfait pour l'économie conservatrice du globe et de sa salubrité. Ce déplacement nécessaire des vents engendre incidemment des désastres; à l'homme civilisé qui les sait inévitables de s'armer contre eux et de les atténuer par sa vigilance, son génie et son courage.

Comme en Angleterre, il fallut des catastrophes navrantes pour faire naître et, longues années plus tard, pour ranimer la première Société Humaine, — comme en janvier 1867, à Naples, il a fallu la perte de vingt-sept navires et d'un nombre effrayant de barques pour qu'on s'y souvint qu'une excellente embarcation du type-Mouë avait été envoyée dans le pays par Alexandre Dumas et puis bannie du port comme meuble inutile et gênant, — de même, il fallut cent cadavres de femmes roulés par les flots sur la plage de Boulogne pour enflammer d'un zèle nouveau les membres de la Société Humaine qui, développant son institution, se qualifia de Société des *Naufrages*.

Cette Société dont le budget était complètement employé à son objet fondamental, les secours aux baigneurs, — ayant toujours aspiré à faire davantage, — s'était occupée de plusieurs projets contre les sinistres maritimes. Le 20 mai 1833, trois mois précisément avant la perte de *l'Amphitrite*, se présentait devant son comité, présidé par M. Larking, l'illustre amiral Sidney Smith accompagné de plusieurs Anglais de distinction : sir Joshua Meredyth, le baronnet général Mackay, le colonel Hunt, le docteur Heaslop et le capitaine Dwyer.

L'amiral entra dans de longs détails sur le système de radeau de sauvetage qu'il avait inventé pour sauver les équipages naufrageants. Cet appareil qui a beaucoup d'analogie avec une voiture de brasseur retournée sens dessus dessous, peut être facilement et très-économiquement improvisé avec des matériaux dont les gens des côtes disposent toujours. Exécuté en grand, il serait, d'après son inventeur qui l'avait fréquemment expérimenté, supérieur à tous les engins et bateaux sauveteurs précédemment connus.

Des tonnes et des barriques vides de diverses dimensions soutiennent le radeau qui manœuvre au moyen de douves fixées en guise d'aubes ou de palettes sur les rayons des roues, qu'à l'aide d'une manivelle on peut mettre en mouvement avec une extrême facilité.

Le Comité apprécia la haute valeur de la commu-

nication de sir Sidney Smith et nomma une commission d'hommes spéciaux, parmi lesquels nous remarquons le capitaine Pollet, pour lui adresser un rapport dont la conclusion fut, hélas : « qu'en raison de pénurie d'argent où était la Société, il n'y avait point lieu pour elle d'appliquer le système de M. Smith, *quelque bon qu'il fût.* » Le rapport présenté le 3 juin ne donna lieu à aucune décision. L'ajournement est dans les us et coutumes des meilleurs comités du monde.

Les cartons de toutes les académies, de tous les ministères, de toutes les associations, sont encombrés de projets enterrés après un premier jugement favorable. Ces travaux, mémoires, plans et modèles, accumulés depuis des siècles, s'ils n'eussent été stériles, auraient fait faire des progrès tels que la face du monde en serait changée de fond en comble. Tous les progrès accomplis ont été proposés cent fois avant la première tentative d'exécution et, par conséquent, on a perdu dans le passé des siècles pour arriver à l'état présent, comme dans le présent nos ajournements retardent pour des siècles le progrès à venir. Or, la question du sauvetage maritime a certainement été la plus ajournée de toutes.

Le Comité de la Société Humaine de Boulogne ne se prononça point ; il attendait, nous dit-on, de nouveaux renseignements ; mais l'amiral Sidney Smith qui ne put ignorer le fatal considérant finan-

cier du rapport, se tint pour battu, ne donna point suite à sa démarche et transporta ailleurs son activité d'inventeur d'engins de sauvetage.

Au propre comme au figuré, *le défaut d'argent*, — l'un des rares motifs légitimes d'ajournements, — est le grand écueil où périssent corps et biens les appareils sauveteurs.

Après le désastre de *l'Amphitrite* et l'exercice de 1833, très-chargé d'œuvres de bienfaisance, la libéralité des Boulonnais étant à bout de sacrifices, leur Société Humaine fut moins en position que jamais de réaliser par elle-même ses aspirations généreuses. Le Comité jaloux d'agir efficacement, s'adressa donc au ministère de la marine. Avec les plus vives instances, il appelait toute l'attention du Gouvernement sur le moyen de secourir les naufrageants et sur la nécessité de fournir aux marins sauveteurs des canots analogues aux *life-boats* anglais dont une longue expérience avait démontré les avantages.

Une active correspondance pleine de bienveillance de la part du ministère résulta de cette pétition. La Société Humaine eut ainsi l'honneur de provoquer la construction dans l'arsenal de Cherbourg de plusieurs canots sauveteurs dont l'un lui fut envoyé l'année suivante (1834).

M. Castéra, en donnant à la Société Boulonnaise les plus justes éloges, a écrit, à ce sujet : — « Elle » arma le canot d'un équipage d'élite, couvrit la

» rade de sa protection et se mit en mesure de se-
» courir désormais baigneurs et naufragés. »

M. le maire de Boulogne ayant été proclamé président honoraire, la présidence effective de la Société Humaine était, alors, décernée à M. Larking, son digne fondateur dont les efforts ne se ralentirent jamais.

Plusieurs de nos cités maritimes, imitant enfin l'exemple de Boulogne, on vit se constituer coup sur coup, de 1834 à 1836, des Sociétés Humaines, à Dunkerque, Bayonne, Dieppe, Calais, puis au Havre, et, plus tard, dans quelques autres localités.

L'une des dernières en date, mais non la moins importante, est celle de Marseille, créée en 1863.

Presque toutes ces associations, selon la loi commune, ont eu leurs jours d'enthousiasme et leurs heures d'héroïsme, suivies de tristes phases d'atonie et de décadence. — Ce mal est inévitable dès qu'il s'agit d'institutions privées. La prospérité de l'œuvre dépend forcément du zèle ou de la capacité d'un président ou d'un agent général, des loisirs que peuvent y consacrer les membres principaux du Comité, de l'activité intelligente de la cheville ouvrière. Tant vaut l'homme, tant vaut la chose. Le dévouement de cet homme se lasse-t-il, l'œuvre n'existe plus guère que sur le papier.

La Société de Boulogne, constamment tenue en haleine, n'a pas eu de moments de langueur, elle n'a

cessé de progresser, mais non sans avoir subi de lamentables échecs.

Ainsi, elle se fiait à son bateau de sauvetage *l'Amiral Rosamel* calqué sur le *life-boat* Greathead, alors le meilleur modèle des Anglais, et le 28 février 1849, ce bateau prétendu invincible chavira sans se redresser.

Trois caboteurs français, *la Liberté*, les *Quatre Frères* et *la Henriette* se trouvaient en perdition, presque à la même place où avait naufragé *l'Amphitrite*. Les braves marins boulonnais se précipitent sur la plage. *L'Amiral Rosamel* mis à flot, se dirige vers les navires en détresse et, à plusieurs reprises, au moment d'y atteindre, il est refoulé sur les lames, ramené au rivage et abandonné par ses rameurs harassés de fatigue.

Le capitaine de *la Liberté* avait eu le tort, étant encore au large, de refuser les services du pilote Antoine Huret qui, en se retirant, lui donna les plus sages conseils, mais ces conseils mal entendus ou dédaignés ne furent pas suivis. La goëlette alla faire côte, fût aussitôt assaillie par des lames furieuses et battue de telle sorte que ses quatre hommes d'équipage n'eurent d'autre ressource que de se réfugier dans la mâture.

Le maître de port Sauvage, les capitaines Bourgain et Delattre, les pilotes Huret et Méquin dirigèrent en vain avec leur grande expérience de sauve-

teurs, quatre essais successifs. Trois fois, leur embarcation vaincue par les courants et les remous dut recommencer la lutte; à la quatrième, après avoir franchi les brisants, elle fut accablée par les vagues, repoussée, drossée sur les fermes de la jetée, et les braves gens qui la montaient ne parvinrent qu'à grand peine à se sauver eux-mêmes.

Sur les entrefaites, le patron de la barque de pêche n° 58, maître Verdier, sauveteur émérite, était audacieusement sorti du port et avait mouillé à quelque distance de la goëlette pour essayer de lui filer une amarre. Ce grand acte de courage fut encore inutile. Le câble ne tint point; maître Verdier dut à tous risques s'échouer au rivage.

On lança des fusées porte-amarres, mais elle n'avaient pas assez de portée.

Le chasse-marée *les Quatre-Frères*, faute de toile, venait d'être entraîné dans les eaux de *La Liberté*, qui ne pouvait tarder à périr. Une demi-heure après, la *Henriette* dépassant l'entrée du port fut à son tour en détresse. Le mousse et le novice de ce lugre périrent emportés par les lames, le capitaine et un matelot se maintinrent longtemps au pied du mât de misaine, mais le capitaine finit par ne pouvoir plus résister et fut englouti.

Les trois caboteurs talonnaient et se fracassaient pièce à pièce. Le triple sinistre et l'impuissance du canot de sauvetage désespèrent les spectateurs.

Un intrépide marin breton, le capitaine Le Bris de Douarnenez en relâche à Boulogne, avait déjà pris part à diverses tentatives inutiles ; rugissant de colère, il recrute un dernier équipage de sauveteurs, et s'élance au large en jurant de périr ou de sauver les naufragés. Mais dans un remous *l'Amiral Racamé* capote la quille en l'air. Le Bris et ses compagnons regagnent la terre à la nage. L'un d'eux nommé Ledet manqua seul à l'appel et l'on déplorait sa perte, quand le hardi garçon fut retrouvé vivant sous l'embarcation retournée que le courant échoua près du fort nord.

Le Bris, à peine au rivage, voulait repartir avec un canot quelconque, il n'en eut pas le temps. La goëlette *la Liberté* s'inclinant tout-à-coup, tomba sur le flanc et, après cinq heures d'agonie, les quatre hommes qui la montaient disparurent sous les flots. Quelques hommes des *Quatre-Frères* se jetèrent dans le canot de leur bord et secourus par les sauveteurs parvinrent à échapper au danger. Le capitaine et un matelot restés à bord furent également sauvés plus tard quand la marée basse permit d'agir plus efficacement. Les nageurs de la côte allaient au devant des naufragés dont sept furent sauvés grâce aux efforts des marins boulonnais, du vaillant Le Bris qui n'en démordit pas et voulut au moins arracher quelqu'un à la mort, et grâce enfin aux excellentes dispositions prises par la Société Humaine.

Ce fut là , comme on l'a vu , que le brave Philippe-Joseph Hénin conquist sa croix de chevalier de la Légion-d'Honneur.

La catastrophe du 28 février 1849, comme celle de l'*Amphitrite*, produisit à Boulogne la plus cruelle impression. La Société Humaine, redoublant d'efforts, fit appel à tous les concours , afin d'accroître son matériel insuffisant. Ses efforts ne furent point sans résultats , car la charité privée vint libéralement à son aide , tandis que ses sollicitations auprès du gouvernement étaient cette fois non avenues, comme, du reste , l'avaient été ses judicieux avis.

Dès 1837, en effet, à propos des essais qu'elle fit de fusées Dennett avec l'assistance de M. Claude Ruggieri , artificier du roi , le comité appelait l'attention du ministre sur l'utilité d'exiger que tous les navires fussent munis des appareils nécessaires pour lancer à terre des cordages propres à l'établissement de va-et-vient. — Dans un mémoire que la Société adressait au gouvernement en 1863, sur les meilleurs moyens de prévenir les naufrages , M. Cruckshands , l'un de ses plus honorables bienfaiteurs, proposait : « d'obliger tout bâtiment de commerce à être pourvu de porte-amarres, de ceintures de sûreté pour les passagers et l'équipage , et des moyens de transformer promptement les canots du bord en bateaux insubmersibles. »

Depuis l'abbé de La Chapelle jusqu'à Castéra et

Conseil, tous les bons esprits s'accordent à réclamer les mêmes mesures, mais les quarts de siècle se succèdent, et les mémoires s'entassent, et la réglementation de sauvetage continue à se faire attendre.

Le comité de la Société poursuivant l'étude des engins sauveteurs, semblait admettre, dans une lettre en date du 9 mars 1857, la supériorité du système Mouë sous le rapport de l'insubmersibilité des embarcations. Et *l'Impartial de Boulogne* dans son numéro du 28 mai, après avoir relaté les expériences faites au Havre, s'exprimait ainsi :

• Le souvenir de ce qui s'est passé sur nos côtes, lors des naufrages de *l'Amphitrite*, de *la Reliance* ⁽¹⁾, du *Conqueror* ⁽²⁾ et tant d'autres exemples que nous pourrions citer, où les efforts

(1) *La Reliance*, trois-mâts anglais de 1550 tonnes, capitaine Green, revenant de Canton à destination de Londres, avec un riche chargement de marchandises chinoises et de thé, périt corps et biens, le 11 novembre 1842, à Merlimont, quartier de Saint-Valery-sur-Somme. Équipage et passagers furent engloutis dans les flots sans qu'aucune tentative de sauvetage eut été faite pour leur porter secours. — On assure toutefois que « quelques pêcheurs essayèrent de mettre leurs barques à flot. » (*Journal de la flotte* du 7 décembre 1842) Sept hommes seulement sur cent-seize survécurent au désastre.

(2) *Le Conqueror*, trois-mâts anglais de 800 tonnes, capitaine Duggens, parti de Calcutta pour Londres avec une cargaison de sucre, rhum, soie, laine, salpêtre, peaux, etc., fit naufrage, le 14 janvier 1843, à Lornel, près Étaples. Aucun moyen de sauvetage n'ayant été mis en œuvre par les riverains, la perte fut totale.

de nos braves marins ont dû s'arrêter devant l'imminence de se perdre par le chavirement du canot de sauvetage, — l'insuffisance reconnue en ces occasions du matériel de notre Société humaine, si riche cependant de tous les instruments inventés jusqu'ici et si bien dirigée, — tout nous porte à exprimer le vœu sincère que l'invention de M. Mouë, appliquée à nos bateaux de sauvetage, ainsi que cela a été reconnu possible, rende ces bateaux insubmersibles. *

Ce vœu ne se réalisa point. Les propositions de Mouë furent traitées comme l'avaient été celles de Sidney Smith. L'économique radeau manœuvrable de l'illustre amiral anglais mérite pourtant toute l'attention des sociétés constamment à court de capitaux. Quant au système Mouë, d'après notre conviction profonde, c'est celui qui offre le plus de sécurité aux sauveteurs.

Il faut ajouter, toutefois, qu'en juin 1857, c'est-à-dire postérieurement à la publication du précédent article, lorsque Mouë invité à venir à Boulogne aux frais de la Société, comparut devant la commission chargée d'examiner son système, cette commission le trouva inapplicable, attendu son grand poids, au faible échantillon des embarcations qu'on possédait alors. Et l'inventeur lui-même aurait témoigné la crainte que leurs fonds manquassent de la solidité nécessaire; mais il a toujours regretté de n'avoir pu l'adapter, après les réparations convenables, au canot *l'Amiral Rosamel*, et surtout de n'avoir pas obtenu l'achat d'un de ses propres canots.

La Société Humaine et des Naufrages de Boulogne possède aujourd'hui trois grands bateaux de sauvetage.— Le premier, *le Richard Wallace*, don du généreux anglais dont il porte le nom, est remisé à l'est du port, à quelques mètres de la maison de refuge. Le second, *le George Manby*, don de la ville de Boulogne, inauguré le 23 mai 1866, est posté sur la jetée Est, sous un hangar, et monté sur un charriot automoteur inventé par un boulonnais, M. de Poilly. A l'aide d'un treuil, aisément manœuvré par deux hommes, ce canot, en l'espace de trois minutes, peut de tout temps être mis à flot avec son équipage. Le troisième enfin, *l'Amiral Rosamel*, qui, malgré son infériorité, a servi cependant à débarquer de divers navires naufragés près de cent-soixante personnes, est logé sous un hangar du côté Ouest au lieu dit le Chatillon et comme les deux autres, toujours prêt à prendre la mer.

En vertu de ces excellentes dispositions, de quelque côté que le sinistre soit à craindre, on est en mesure de porter de prompts secours.

La Société possède en outre un mortier porte-amarre qui lui a été donné par le capitaine anglais George Manby, un système de fusées grappins de l'invention de M. Tremblay, capitaine d'artillerie de marine, un appareil destiné à l'établissement de va-et-vient entre le navire et la plage, un grand assortiment d'accessoires divers, tels que lignes, scaphandres et bouées.

Tous ces engins , convenablement utilisés , ont rendu de grands services , prévenu ou atténué des désastres.

Le 3 janvier 1841, il ventait ouragan, la mer n'était qu'un raz écumeux. Point de houle , plus de vagues , un seul tourbillon fouetté par l'ouest-sud-ouest. Temps de perdition. Deux navires font côte coup sur coup ; l'un est le brig *la Jeune Marie* venant de Cette, l'autre le trois-mâts *l'Eucharis* se rendant de la Martinique au Havre avec soixante passagers. Le coup de vent qui leur a fait dépasser leur destination, les lance comme deux fétus dans le chaos où ils vont être broyés. On essaie de les secourir. Mais le canot de sauvetage après une lutte acharnée est vaincu par la tempête , il faut se laisser ramener à terre. L'intrépide capitaine Delattre renouvelle la même tentative. Malgré tous les assauts désordonnés du grand remous, il approche, il va toucher le bâtiment, il y touche en effet ; malheureusement , la mer irritée se venge de tant d'audace , fait tourner le canot comme une toupie et avec une puissance indomptable le crève aux flancs du trois-mâts. Les sauveteurs ont à peine le temps de grimper à bord. Ils venaient pour porter aide et salut, ils ont les premiers fait naufrage ; on leur tend les mains , on les recueille sur le navire en perdition. Ils augmentent ainsi le nombre de ceux dont le Dragon blanc veut se faire litière et pâture. Le monstre bave sa gluante nausée,

il se tord aux carènes, aux gréements. Python étreint dans ses anneaux la forêt d'Argos. Les mâts tremblent et craquent. Les navires ensablés sont soulevés d'avant en arrière, la masse retombe, les carènes se disjoignent.

Par bonheur, la Société Humaine est à l'œuvre et la marée descend. Les coups de plus en plus terribles de l'hydre qui s'éloigne en sifflant et en rugissant sont devenus plus rares. Elle recule, elle obéit à la voix solennelle qui, de brasse en brasse, lui crie : — « Assez ! Tu n'iras pas plus loin. » Ce ne sera point sans se révolter encore. Sur la longue et plate grève se dresse tout-à-coup une griffe phosphorescente qui s'abat, frappe, secoue, déchire, arrache, puis disparaît laissant autour des carcasses écorchées une eau bourbeuse couverte de flaques jaunâtres. Charriots et grappins sont prêts ; avant que le Reptile maudit ait consommé l'œuvre de destruction, le généreux peloton des gardiens et des surveillants habilement dirigé, pénètre dans les lames jaillissantes. Sauveteurs, équipages, passagers, tous sont recueillis : victoire !

Il faudrait un volume entier pour relater toutes celles qu'a remportées avec ses engins divers la Société Humaine de Boulogne qui, ne se bornant pas à exercer son action dans sa seule localité, l'a, autant qu'elle l'a pu, fait rayonner au dehors. En cela elle s'est montrée digne des secours et des con-

cours qu'elle doit à la grande et loyale Société Humaine d'Angleterre. Paix, Union, Fraternité, vous êtes filles de Sauvetage. On aime ceux qui vous sauvent, on aime encore plus ceux qu'on a sauvés. Nobles orgueils, doux élans de cœur, vivifiantes tendresses. La Manche qui sépare les deux peuples frères, théâtre en temps de guerre de leurs luttes impies, est le champ clos de leurs héroïques tournois quand ils combattent à outrance la Tempête Naufrageuse, l'ennemi commun.

La Société Boulonnaise s'est toujours empressée de coopérer aux efforts des autres associations françaises ou étrangères qu'elle a maintes fois aidées de sa longue expérience ; en 1844, notamment, elle a provoqué avec succès la fondation de la Société Humaine de Montreuil-sur-Mer.

Depuis plus de quarante ans, cette Société-modèle n'a cessé de profiter des cruels enseignements du naufrage. Elle l'a combattu par tous les moyens, et contrairement à ce qui a eu lieu presque partout jusqu'à nos jours, loin de se décourager après ses défaites, elle a redoublé d'énergie, donnant ainsi à tous les autres ports français un exemple de généreuse persévérance que nous ne saurions louer en termes assez chaleureux : car, répétons-le, elle a opéré *plus de mille sauvetages* tant de noyés et d'asphyxiés que de naufragés qui, sans elle, n'auraient pu échapper à la mort.

Ses agents, employés et baigneurs surveillants, les frères Hénin, les Dubamel, les Podevin, les Beauvois, Vanderlenne, Marc, Demay, Louis Poure, Baptiste Hennuyer, Grassin, Michel Testard, Duval, Cabcche, Hulot, Tintillier, Darcy, Brimeux, Busson, Vasseur, Achille Lamour, François Leprêtre, etc..., se sont signalés chaque année par de nombreux actes de dévouement.

Ses canots de sûreté montés par cette race intrépide que l'on sait, les Testard, les Huret, et leurs valeureux camarades, parmi lesquels se représenteraient la plupart de ceux que nous venons de citer, — par Napoléon Ducarme, Flahuté, Delpierre, Coquelin, Verdier et autres que nous avons admirés à la néfaste journée de *l'Amphitrite*, — par les Delattre dont l'un est le capitaine au long-cours, déjà cité, décoré pour faits de sauvetage, par les Boye, les Hardouin, les Olivier, les Cointrel, les Battez, frères ou parents les uns des autres, — par maîtres Sauvage et Gautherot, par le pilote Méquin, remarquable entre les plus vaillants, par le capitaine Bourgain homme de grande initiative, par le vénérable capitaine Blondin qui, à l'âge de 70 ans payait encore de sa personne, par le pilote Watel, Blainvillain garde maritime, Formanoir brigadier des douanes, — par M. Platrier écrivain de la marine qui, le 7 février 1846, assura le salut désespéré des gens du sloup *la Joséphine*, — par maître Mé-

rette, Ternesien, Lédéz, — par l'intrépide Joseph Gournay et foule d'autres non moins méritants, marins boulonnais pour la plupart, — ses canots, dis-je, ont effectué entr'autres sauvetages ceux des quinze hommes qui, le 22 avril 1836, montaient le bateau de pêche n° 57, — de quinze autres sur seize qui, le 23 novembre 1837, étaient en perdition à bord du n° 11, — de l'équipage du sloup Rochelais *la Jeune Olive* sur le point d'être englouti par la tempête du 22 août 1838, l'une des plus horribles dont on ait souvenance, — du capitaine et des six marins du longre *l'Oscar* de Dieppe, naufragé le 19 septembre 1840, — du maître du bateau dunkerquois n° 2 et de ses deux fils, le 29 octobre 1841, — de quinze hommes du bateau de pêche de Cayeux n° 67, en deux périlleux voyages, le 22 octobre de l'année suivante, — en 1843, le 3 février, de l'équipage du sloup *la Gazelle* de Saint-Malo, et le 17 octobre des huit marins de *la Cérés*, — en 1845, le 10 août, de douze pêcheurs montant le bateau n° 10, — en 1846 et 1847 de plusieurs bâtimens de cabotage, — en 1848, le 28 février, à la suite d'une première tentative infructueuse, de tout l'équipage du brig de Bordeaux *le Marié* qui, peu d'instans après, fut complètement mis en pièces, — en 1852, le 16 juin, des neuf hommes et des deux mousses du bateau pêcheur *le Marie-Joseph*, — le 18 décembre, du capitaine et des cinq marins de la goëlette, *la Reine des Anges*, venant de Dunkerque,

— en 1853, le 30 décembre, de l'équipage du lougre *l'Olivier*, — en 1855, le 12 mars, en deux voyages mémorables par leurs péripéties, de l'équipage de la goëlette *la Judy* d'Exeter, du pilote et des douze marins de sa barque, et enfin, du capitaine et du second de la goëlette anglaise, en tout vingt hommes, — le 25 septembre 1856, du capitaine et de l'équipage du lougre *l'Ecliptique* de Fécamp, dont la perte corps et biens était infaillible, — le 5 janvier 1857, de l'équipage du brig anglais *le Ninus*, sauvetage en suite duquel la Société décernait deux médailles d'argent, l'une à Joseph Gournay, patron du canot *le George Manby*, déjà chevalier de la Légion d'Honneur, l'autre au pilote Jean Marie Testard qui avait pris *le George Manby* à sa remorque.

Le brave Jean Marie Testard fut enfin décoré lui aussi, et le comité de la Société Humaine dit à ce sujet dans son rapport :

« Nous qui l'avons vu si souvent à l'œuvre, nous pouvons hautement certifier que jamais « croix d'honneur » n'a été placée sur poitrine plus modeste et plus méritante. »

Le vénérable fondateur de la Société Humaine de Boulogne, M. Larking dont la glorieuse mémoire doit être chère à tous les gens de cœur, ayant terminé sa bienfaisante carrière le 19 décembre 1838, elle a été successivement présidée par Messieurs Hartwell son digne compatriote, Marguet ingénieur des

ponts-et-chaussées, Murray gentilhomme anglais dont le nom se rattache à l'invention d'une fleche porte-amarre, Auger commissaire de l'inscription maritime, Duchesne successeur de ce dernier comme administrateur, et enfin, depuis le 7 mai 1863, par M. Louis Fontaine qui a le bonheur de la voir poursuivre sous sa direction le cours de tant d'œuvres de salut.

Au moment où nous écrivons, elle a pour secrétaire M. Edmond Magnier qui, rédacteur en chef de *l'Impartial de Boulogne*, lui prête avec zèle en toute occasion l'appui de sa plume dévouée aux nobles intérêts du sauvetage. Nous avons recueilli dans son excellent journal et dans les rapports du comité de direction de la Société Humaine, plusieurs des traits relatés au récit du naufrage de *l'Amphitrite* ou au présent paragraphe. Nous devons la connaissance des autres à l'obligeance de correspondants que nous en remercions de tout cœur, et à M. Magnier en personne qui, complétant nos renseignements, nous a mis en mesure de rendre hommage, selon nos vœux, au courage infatigable des sauveteurs Boulonnais.

Par l'esquisse rapide des travaux de la sœur aînée de toutes les Sociétés Humaines Françaises, nous venons de faire apprécier à leur valeur des institutions dignes de tous les encouragements et de toutes les sympathies. Il convient maintenant de rechercher comment ces associations, fraternellement reliées

entr'elles , pourraient devenir de plus en plus florissantes ou , pour mieux dire , de plus en plus utiles à l'Humanité.

LE PASSÉ , LE PRÉSENT, L'AVENIR.

Naufrage de la corvette de charge *LA MARNE*.

Une vaste organisation du sauvetage des naufragés — œuvre qui fut toujours désirable , — est devenue l'une des nécessités impérieuses de notre civilisation. Cette grande et salutaire institution existe enfin depuis 1865. Une Société centrale s'est fondée, en France , dans les plus heureuses conditions de durée et de succès.

Reconnue comme établissement d'utilité publique par un décret en date du 17 novembre 1865, protégée, encouragée et puissamment servie par les divers ministères, elle se met en mesure de rendre les éminents services que le commerce et la navigation attendent de son initiative.

L'avenir appartient aux œuvres pacifiques et fraternelles. Espérons donc que nous ne reverrons plus aboutir à une déception navrante les efforts des gens de bien. Espérons qu'à défaut de la générosité privée , toujours trop prompte à se fatiguer , le gou-

vernement saurait faire au sauvetage un budget suffisant, dût-il pour cela rogner un peu ceux de la guerre territoriale ou maritime. Un régiment et une centaine de canons, quelques kilomètres de ces fortifications dispendieuses dont l'inutilité devient de plus en plus évidente, une ou deux frégates cuirassées de moins, et les sommes que coûtent ces cruels jou-joux, appliquées à sauver les navigateurs en péril, à rendre nos côtes mille fois plus hospitalières qu'elles ne le furent jamais, à préserver du naufrage les vrais éléments de la richesse publique, tels sont les meilleurs moyens d'assurer l'existence d'une institution qui ne peut vivre et prospérer sans un accroissement annuel de ressources financières.

Faut-il rappeler que la tentative de centraliser le sauvetage maritime n'est pas nouvelle en France et que, plus de trente ans avant l'organisation actuelle, un grand mouvement philanthropique se fit à Paris autour de l'idée d'une Société des naufrages.

Un ancien magistrat, M. Castéra prit à cœur sa création et déploya le plus grand zèle. — Cet homme respectable, alors déjà sur le déclin de la vie, n'avait cessé de lutter avec un désintéressement à toute épreuve, en faveur du sauvetage et des associations de secours. Il se ruina pour accomplir le bien et périt à la tâche. Précurseur de l'œuvre de salut, il a droit à être cité en tête de la généreuse phalange des sauveteurs.

Quoiqu'il ne fût pas marin, il avait acquis une connaissance de la marine assez approfondie pour avoir inventé divers engins nautiques dont quelques-uns d'une valeur réelle. On connaît son opinion sur l'art de rendre tous les canots insubmersibles. Dès 1829, il écrivait dans les *Annales Maritimes* sur la question des naufrages. Pressentant l'utilité de l'application du moteur interne aux embarcations, il proposait, en 1839, l'emploi de la vapeur pour les barques de pêches, de cabotage et de secours. Il fut assurément traité de rêveur. Mais voici qu'au bout de vingt-cinq ans, un premier pas s'est fait dans la voie qu'il avait signalée. Les chaloupes de nos grands navires de guerre sont, en dépit d'une opposition fort vive, pourvues de machines à vapeur qui en font des remorqueurs excellents et des embarcations de service supérieures à toutes les autres.

Selon nous, le suprême progrès des canots de sauvetage sera, — non la vapeur, — mais un moteur mécanique analogue ajoutant aux qualités des meilleures constructions insubmersibles celles du radeau de sir Sidney Smith. Mais ce progrès suprême ne s'accomplira peut-être point avant plusieurs siècles, car après avoir vaincu les deux premiers ennemis, l'Egoïsme intéressé au mal et l'inerte Indifférence reste le troisième, monstre sans yeux et sans oreilles, qui s'appelle l'Esprit de Routine.

Le 25 février 1833, Castéra prononçait devant

l'Académie des Sciences un discours en faveur « de
» la grande confédération d'amis de l'humanité qui
» devait embrasser nos rivages, et qui divisée par
» groupes stationnés dans les ports, serait reliée par
» un comité siégeant dans la capitale⁽¹⁾. »

La Société se fonda en effet dès 1835, ou plutôt, — déplorable effet des amours-propres rivaux, des compétitions, des prétentions, de l'entêtement ou même de l'excès de zèle, — deux Sociétés, se proposant le même objet, se fondèrent presque simultanément.

Castéra fut la cheville ouvrière de la première en date, la *Centrale* qui, par décision de son conseil d'administration, se donna ultérieurement le nom de *Société Centrale et Locale des naufrages*.

L'amiral anglais sir Sidney Smith, ardent champion des sauvetages de tous genres, fut le pivot de la seconde qui s'intitula *Société Générale des naufrages et de l'Union des Nations*.

Placée sous les plus illustres patronages, la Société Générale prit assez vite un remarquable développement. Le 1^{er} janvier 1836, son conseil supérieur était présenté par l'amiral français Bergeret et par sir Sidney Smith, au roi Louis-Philippe qui s'adressant à l'amiral anglais, s'exprima en ces termes :

« Mon cher Sir Sidney, je suis bien aise de vous voir à la tête d'une Société aussi éminemment utile,

(1) *Annales Martiniqes*, juin 1834.

je ne doute pas après ce que je viens d'entendre, que ses travaux ne soient très-profitables à l'humanité. Continuez la tâche que vous avez commencée, et la Société peut compter sur toute mon assistance. »

Le 1^{er} mai suivant, l'amiral Lalande présente au Roi une nouvelle députation du conseil.

Pénétrée à bon droit du sentiment de la grande influence qu'elle eût exercée sur la paix universelle, si, par une détestable fatalité, elle n'eût cessé de prospérer, d'agir et enfin de vivre, la Société se qualifie d'*Internationale*. Son essor est rapide, ses premiers actes sont parfaits; elle se met en rapport avec toutes les sociétés humaines de France et de l'étranger. Elle distribue des médailles d'or, de vermeil, d'argent et de bronze ainsi que des diplômes de sauveteur dans tous les pays du monde. Elle a des correspondants en Portugal, en Espagne, en Grèce, au Mexique, en Russie et jusque dans l'imamat de Mascate. Les reines, les rois, les sultans souscrivent à l'œuvre de la Société Générale des Naufrages. Les amiraux et les maréchaux les plus honorés sont membres de son conseil. Elle se glorifie d'avoir, en 1840, « des bateaux de salut secourant les » navigateurs à la place où les corsaires africains » égorgeaient, en 1829, nos braves matelots du » commerce. » Elle fonde des cours publics de sauvetage jusque sur le territoire Britannique, à Londres, à Hull, à l'île de Wight. Par ses soins les

questions pratiques sont très-bien étudiées. Elle a un inspecteur sur le littoral, et les points où il convient de placer des postes de secours sont parfaitement déterminés. Elle passe en revue toutes les inventions utiles aux naufrageants. Elle traite pertinemment de la balistique de sauvetage ou de la conversion des armes de guerre en moyens de salut pour les naufragés. Elle signale la flèche Murray, la flèche Macquet, les bombes-amarres et entr'autres la bombe lumineuse Manby, les fusées de sauvetage proposées par M. Dennett, celles du célèbre colonel William Congrève, de Ruggieri, de M. Corton-Cardé et de M. Trengrouse. Elle passe en revue les ingénieuses inventions du capitaine de frégate Touboulie, baliste, arbalète, biscaïen-grappin et son arc de sauvetage qui peut être improvisé à bord d'une simple chaloupe de pêche par l'emploi de la vergue de misaine transformée en arc et du premier bâton venu, comme par exemple un manche de gaffe, servant de flèche. Remarquons en passant que sur tous les navires du monde on dispose de ces matériaux, mais personne ne sait s'en servir.

La Société Générale Internationale des naufrages recommande spécialement un petit mortier qu'elle nomme *Grenadier de sauvetage* et donne des instructions très-détaillées sur la manœuvre de cet appareil portatif. Des expériences faites par une commission que préside le lieutenant-général comte

Barrois, donnèrent lieu à un rapport très-encourageant de M. le baron Dupin.

L'amiral Hugon dit à ce sujet que, s'il avait eu à son bord, à Ourlac, un engin pareil, les marins de *l'Iéna* portant de l'eau à *la Belle-Poule*, ne se seraient point noyés sous ses yeux, sans qu'il fût possible de les secourir.

Les moyens de lancer un cordage à une distance plus ou moins grande, sont très-nombreux, et certes, à bord de *l'Iéna* de 90 canons, pourjeter des amarres aux malheureux chaloupiers, on ne manquait de rien, si ce n'est d'expérience pratique. L'arc Touboulic aurait suffi sans doute. D'autres secours étaient possibles par le judicieux emploi de canots rendus insubmersibles, de bouées ou de radeaux *ad hoc* ; mais hélas ! l'instruction des marins au point de vue du sauvetage, alors, comme aujourd'hui encore, était complètement à faire. Nous avons appris fort peu, et nous avons oublié une foule de propositions excellentes.

La Société Générale en émit beaucoup.

Le 25 janvier 1841, la corvette de charge *la Marnes* fut assaillie au mouillage de Storå par un coup de vent qui brisa en côte vingt-quatre bâtimens de commerce et en fit sombrer trois autres sur leurs ancres. Le comble du désastre fut la perte de

la Marna dont l'équipage noblement commandé par le capitaine de corvette Gatier, déploya un courage, un sang-froid et une subordination au-dessus de tout éloge. Les fastes du naufrage n'ont point de pages plus belles. De tous côtés on ne voit qu'actions héroïques. L'ardeur d'une population entière de sauveteurs n'a d'égale que la conduite admirable des naufragés dont le chef, rigide observateur de ses devoirs, fait d'abord tout ce que pouvait faire un marin habile, puis tout ce que l'on doit attendre d'un capitaine homme de cœur.

Mais, d'un autre côté, si l'on considère que sur ces rives peu découpées de l'Algérie où les mouillages sont toujours dangereux, rien à bord, rien à terre n'était préparé contre l'éventualité permanente du naufrage, on demeure confondu de douleur et d'étonnement. Alors, cependant l'art de sauver était professé par la Société Générale des naufrages, pratiqué en Angleterre et sur quelques points de notre littoral, étudié par Sidney Smith, par Castéra, par Conseil Marins et habitants des côtes auraient dès lors pu savoir à fond ce qu'on leur écrivait, ce qu'on leur expliquait, ce qu'on leur mettait sous les yeux. Hélas ! ils n'avaient rien vu, rien lu, rien compris, et par conséquent rien apprêté. Il ne s'agit pas de fabriquer des pompes à incendie, et de recruter des pompiers quand la ville brûle. Lorsque sévit l'épidémie, il serait tard pour envoyer les jeunes gens

étudier la médecine. Surviennent l'ouragan et le naufrage, on n'en fait pas d'autres. L'ignorance et l'incurie sont telles qu'aujourd'hui, que demain peut-être, dans les parages où périrent *la Marno* et vingt-sept autres navires, semblable tempête entraînerait semblable catastrophe.

Le golfe de Stora n'était plus, d'après les rapports officiels, qu'un vaste brisant d'où surgissaient des lames monstrueuses qui déferlaient à bord. Tandis que les bâtiments marchands, pour la plupart abandonnés par leurs équipages, derivent et se fracassent successivement, *la Marno* tangue, fatigue, plonge sous les lames qui lui emportent tous ses canots et plusieurs de ses hommes, se relève en gémissant, retombe plus lourde, craque, se tord et semble déjà au moment de s'entr'ouvrir. Tous les regards sont tournés vers le capitaine. Il est calme, ferme et commande avec une prudence énergique. Il fait multiplier les moyens de résistance. Vains efforts! Chaines et câbles se rompent coup sur coup; coup sur coup la corvette se rapproche des récifs de la Pointe-Noire.

Un malheureux bâtiment de commerce passe comme l'éclair entre deux vagues d'écume brumeuse; broyé comme un épi sous la meule, il disparaît en moins de deux minutes.

Tel est le sort qui attend *la Marno* si ses ancres chassent encore. A deux heures et demie, elle talonne. La perte corps et biens semble inévitable. Le comman-

dant n'a pas sourcillé. Jugeant que l'instant est venu de transiger avec le naufrage, il ordonne de filer ses amarres en établissant un lambeau de voile à l'extrême arrière. Il évite ainsi avec une heureuse habileté la formidable bande d'écueils et va faire côte dans l'anse située au sud.

A soixante et quelques mètres du rivage, la corvette se défonce sur un banc de sable dur mêlé de rochers. Certes ! sous les convulsions frénétiques de la mer, la situation est épouvantable, mais un manœuvrier consommé leur dicte la loi. La Pointe Noire n'a point dévoré tout. La lutte continue. Les lames géantes qui enveloppent le navire, le ressac qui le démantèle, les débris, armes de la tempête, béliers qui élargissent les brèches, le secouent sur son lit de mort ; rien ne vaincra la force d'âme du chef, la stoïque obéissance des subalternes.

Chacun se tient à son poste. On y travaille ou on y meurt. Chacun combat, non pour soi, mais pour tous. La discipline fait de ces naufragés autant de sauveteurs. Au moyen de pièces de mâture et de panneaux filés à la côte, l'on était difficilement parvenu à établir un va et vient. Le sauvetage commença un à un, sans confusion. Nul n'eut la faiblesse d'essayer de passer avant son tour. Et cependant les assauts ne discontinuaient point. Les lames, les bris frappaient de çà, de là, blessant, tuant, et puis emportant des cadavres.

Si d'un côté il y a des éléments en courroux dont la puissance est irrésistible, de l'autre il y a des hommes.

A terre aussi, grâce au ciel, les hommes ne manquaient pas. Une émulation généreuse se manifesta tout d'abord, tellement que plusieurs braves sauveteurs accourus sur le rivage périrent victimes de leur zèle. M. de Marqué, capitaine de corvette, commandant de la marine à Stora, dirigeait les efforts de la garnison de Philippeville et d'une foule d'habitants rivalisant de courage.

La corde du va et vient était tenue raide par les spectateurs ; mais quelques-uns des gens de *la Marne*, transis de froid, ne purent faire le trajet, tombèrent et furent emportés au large par le ressac avec une vitesse inexprimable.

« S'ils étaient ramenés par les lames suivantes, » dit M. de Marqué, dans son rapport, ils ne parvenaient pas assez avant sur la plage pour qu'on pût les secourir ; les débris les achevaient. C'est le sort qu'ont éprouvé un certain nombre de militaires et de colons français que leur intrépide dévouement a portés trop avant au secours des naufragés. »

Là se distinguèrent MM. Boivin capitaine au 62^m de ligne, Lemauff curé de Philippeville, Clarie courtier de commerce, Blanchet négociant, Giroux brigadier des douanes, Bacon capitaine au long-cours, Faure maître caboteur, Maréchal chasseur,

David matelot du brig *l'Accélééré*, Dessouliers chauffournier ancien marin, et plus de cent autres parmi lesquels nous nous bornerons à rappeler le chasseur au troisième bataillon d'Afrique, Grivel, qui, ayant précédemment servi dans la marine, sollicita comme récompense la faveur d'y rentrer. Motivé par les affreux désastres de Stora, ce trait est caractéristique (1).

Des vagues gigantesques envahissaient la plage, puis se retiraient laissant à découvert presque tout l'espace qui séparait les naufragés de la terre. Ainsi, tantôt à sec, tantôt submergée, *la Marne* se soulevait en partie par instants, et donnait ensuite des coups de talon horribles. La carène s'éventrait de plus en plus. La fausse quille, la quille, la carlingue, fortes pièces qui forment la colonne dorsale du navire, étaient fracassées ; la membrure disjointe ne pouvait résister longtemps. Le pont frémissait comme un tremplin.

Le débarquement par le va-et-vient continuait avec un ordre parfait, mais avec d'extrêmes difficultés et une désespérante lenteur. Si l'on n'employait pas d'autre moyen, la perte du plus grand nombre des gens du bord était certaine. — Personne n'en doutait ; pas un murmure ne se fit entendre.

Le commandant Gatier ordonna de couper le mât

(1) Voir au volume *La Vie Navale*, le § *La passion de la mer*.

d'artimon dans l'espoir que cet espar tombant en travers pourrait servir de passerelle aux moments où les lames se tiraient. Les meilleures précautions furent prises et l'ordre fut exécuté avec la même précision que s'il ne s'était agi que d'une manœuvre de parade. Malheureusement, une part immense devait être livrée au hasard. Impossible, en effet, de calculer la résultante des triples efforts du vent, des flots et de la carcasse délabrée. La chute du mât n'eut pas lieu dans la direction convenable ; il fallut bacher les derniers cordages qui le retenaient. Une grande chance de salut fut ainsi perdue. Et pas un cri de terreur, pas un cri de rage. Cependant la corvette s'arquait, le pont se gondolait, les bordages allaient éclater. Sous les pieds des marins, le bois se fendait avec de petits craquements secs, signes infaillibles de quelque atroce péripétie.

On se disposait à couper le grand mât, quand elle eut lieu.

Tout se déchira en même temps, membres, coque, tablier ; le navire s'était rompu en trois parties ; le va-et-vient ne pouvait plus être utile qu'aux gens groupés à l'extrême arrière.

Le commandant eut la jambe cassée dans la brisure du pont, mais son cri de douleur fut un cri de joie :

— Courage ! mes amis ! dit-il, vous êtes sauvés !

Par un heureux effet de contre-choc, le grand mât

tom bait dans la meilleure des directions ; la foule des sauveteurs se saisissait de son gréement ; il y avait un pont suspendu entre les restes du bord et la terre.

Le second du navire M. Dagorne, lieutenant de vaisseau, avait péri ; l'enseigne de vaisseau Karche, le volontaire Gaudet, M. Poinié chirurgien major, M. Rue commis d'administration, étaient également au nombre des victimes.

De l'état-major de *la Marne* il ne survivait que l'aide chirurgien Maschereau, et M. de Nougarede, enseigne de vaisseau, qui faisait exécuter les ordres de son commandant

Ce jeune et loyal officier fut chargé de conduire sur le mât tous ceux des hommes que la mer n'avait pas encore enlevés. Il vit son capitaine blessé, que soutenaient deux matelots, s'arrêter au lieu de le suivre, car le texte de l'ordonnance est formel et n'admet aucune exception :

« Le capitaine ne quittera son bord que le dernier. »

Un échange de regards eut lieu entre les deux officiers et ce fut tout ; mais les matelots enthousiasmés criaient :

— Ici, commandant, ici ! avec nous !

— Marchez donc ! répondit impérieusement le capitaine Gaticr.

Et tous les marins, — à l'exception d'un seul, — obéirent à ce commandement suprême. Ils s'avan-

çaient sur l'espar, se tenant les uns les autres. Une lame laissa la plage à sec ; ils sautèrent ensemble du mât sur le sol et recueillis par les sauveteurs ils poussèrent enfin ce cri de détresse :

— Notre commandant !... Le commandant !

La lame, revenant à l'assaut, capelait le bord où se passait une dernière scène héroïque.

Le matelot Daniel, — celui qui n'a pas voulu débarquer, — vient se charger de son commandant :

— Laisse-moi ! mon enfant, sauve-toi ! disait celui-ci.

Mais l'autre, se frayant passage à travers les débris, l'emportait de force vers le grand mât.

Quand la lame, en se retirant, découvrit encore ce pont contretenu par plusieurs centaines de bras, on vit là deux hommes ruisselants qui se tenaient étroitement embrassés : — le matelot Daniel, le capitaine de corvette Gatier, le serviteur dévoué, le chef impassible.

La grève était à sec. Ils y tombèrent à bout de forces, l'un souriant et fier, l'autre complètement évanoui, car son grand rôle achevé, son âme énergique pouvait laisser defaillir son corps épuisé, blessé, torturé par les coups du naufrage.

En un clin d'œil, ils furent sauvés par le chaudiournier, ancien marin, Dessouliers et par le matelot David.

La multitude éperdue d'admiration applaudissait

et criait victoire. Les gens de *la Marne* encore présents avaient les yeux pleins de larmes.

Alors, une vague d'une hauteur prodigieuse s'abattit sur ce qui restait de la corvette; tout fut englouti.

En ce jour de désolation, cinquante-deux hommes de *la Marne* succombèrent. Tous les autres bâtiments ensemble n'en perdirent que quatorze. On ignore le nombre précis des sauveteurs militaires ou civils qu'emporta le ressac.

Traduit le 16 mars devant le conseil de guerre maritime de Toulon, le capitaine de corvette Gatier, très-souffrant de sa jambe fracassée, y recueillit un juste triomphe. En l'acquittant honorablement à l'unanimité, le conseil reconnaissait et proclamait que sa conduite méritait les plus grands éloges.

Le contre-amiral président lui dit en lui remettant son épée :

— Reprenez-la, capitaine, nul ne peut être plus digne de la porter.

Enfin, l'émotion vivement excitée par des débats qui n'étaient qu'une relation de traits funèbres et sublimes, s'accrut encore lorsqu'on vit chacun des juges quitter sa place pour embrasser fraternellement le commandant blessé qu'ils venaient d'acquitter avec enthousiasme.

Telle est au point de vue naval l'histoire exemplaire du naufrage de *la Marne*. Pourquoi faut-il,

qu'au point de vue de l'art de sauver, elle ne soit pas de même un grand exemple ?

Dans une brochure que la Société Générale des naufrages publia en la même année sous le titre de *Traité pratique des moyens de sauvetage*, elle rappelle qu'en abattant le mât d'artimon le commandant Gatier crut pouvoir faire un pont pour gagner la terre et elle conclut judicieusement de cela que le moindre projectile porte-amarre aurait pu sauver tout le monde. — Que n'y avait-il à bord de *la Marne* un engin quelconque capable de lancer un cordage ?

Vingt-sept autres navires étaient engloutis dans la baie de Stora.

— « Cela fait frémir, s'écrie le rédacteur du *Traité pratique* ; que penser d'un peuple civilisé, d'un **Gouvernement qui se dit ami du progrès** et qui ne prend point en considération de tels malheurs périodiques ? »

On remarquera, par parenthèse, que la Société Générale des naufrages, lorsqu'elle publiait ces lignes, était placée sous la protection du Roi Louis-Philippe et présidée par le maréchal marquis de Grouchy, pair de France.

« Que penser d'un **Gouvernement qui se dit ami du progrès**, qui laisse de tels malheurs passer sans cesse, se renouveler toujours,

» sans obliger ses marins à embarquer , avec leur
» pain, leur biscuit, leur viande salée, leur eau, leur
» vin, leur alcool, un moyen de sauver tout cela et
» eux-mêmes, dans les occasions périlleuses dont leur
» carrière est semée ?

» Comment ! il ne se trouvera pas un amiral qui
» se placera à la tête de cette réforme ? »

Or, les amiraux Bergeret, Hugon, Lalande, Ducrest de Villeneuve, de la Bretonnière, de Bourgainville et plusieurs autres faisaient activement partie de la Société quand on s'y exprimait de la sorte. Elle allait, comme on le voit, jusqu'à se servir de termes sévères pour stimuler le zèle de ses membres les plus illustres. Amiraux, ministres, gouvernement, rien n'était ménagé.

La thèse, qu'à vingt-cinq ans passés de distance, nous soutenons ici contre les nouvelles armes de terre ou de mer, était abordée avec une indignation égale à la nôtre :

» Convertissez *l'artillerie* de guerre en *moyen de salut*, dit la brochure, vous serez à peine honoré d'un regard; vous n'aurez d'autre récompense que celle qui naît de la conscience d'avoir fait une bonne action, car vous rencontrerez peu de Georges III conférant à lord Exmouth le titre de baronnet pour avoir sauvé la vie à des naufragés.

» Fabriquez, au contraire, les instruments les plus meurtriers, vous serez comblé d'honneurs et de richesse; les gouvernements vous placeront dans la condition la plus

favorable pour produire le désordre. Gloire à ceux qui préparent savamment des artifices capables de porter au loin la terreur, la désolation et la mort ! »

Rien de nouveau sous le Zodiaque. Combien de fois, hélas ! faudra-t-il répéter ces mêmes paroles pour qu'elles servent quelque peu ? Répétons-les, malgré cela ! Ce sera une fois de plus. La goutte d'eau qui perfore le granit doit finir par pénétrer le dur cerveau et le cœur marmoréen de l'homme.

• Étranges vicissitudes ! On raconte que la *première bombe de guerre* fut lancée en 1493, à Naples, sous Charles VIII ; et ce fut seulement en 1837, ou quatre cents ans plus tard, que nous montrâmes publiquement les premiers, en France, que cette même *bombe de guerre*, du plus fort comme du plus mince calibre, pouvait sauver des hommes au milieu des dangers.

• Les *fusées à la congrève* ont brûlé Copenhague ; elles ont quelquefois porté la désolation sur les côtes et dans les rangs des armées : le gouvernement les prodigue en expériences, et c'est à grand peine si nous (Société Générale des naufrages) pouvons en obtenir quelques-unes des magasins de l'État. •

Après cette doléance, vient l'inévitable vœu de tout auteur qui s'acharne à propager une idée bienfaisante ; viennent les illusions dont nous nous berçons, nous aussi, malgré les innombrables échecs de nos devanciers. Les amoureux de la cruelle humanité sont des fous incurables. Leur farouche maîtresse a beau être aveugle, sourde et méchante,

ils veulent l'éclairer, la faire entendre, l'adoucir, la servir, la sauver. Écoutez les conclusions de 1841 :

• Manifestons hautement l'espérance que, dans un avenir prochain (*prochain !*) la législation de France, bien éclairée sur ces graves questions, votera, par acclamation, tous les moyens nécessaires pour donner une grande impulsion à l'organisation des moyens de sauvetage, et que toutes les puissances maritimes s'associeront à l'envi au mouvement progressif. »

Depuis que ces lignes sont publiées, combien a-t-il péri de personnes sur mer ? — Cinq cent cinquante mille au moins. Combien aurait-on pu en sauver par l'ensemble de toutes les mesures internationales, nationales, réglementaires, pénales, maritimes et autres dont nous poursuivons l'étude ? — Les trois quarts, vous diront le capitaine Conseil et les divers auteurs qui ne parlent que des procédés les plus directs ⁽¹⁾, les neuf dixièmes, plus de cinq cent mille, répondrons-nous sans balancer parce que nous tenons compte maintenant de tout ce qui serait possible.

Et cependant qu'est-il survenu : — Le fusil perfectionné, la torpille, les béliers, les monitors, le charmant et délicat cylindre-torpille sous-marin ⁽²⁾, en attendant sur terre la *pompe balles*, sur mer le *Requiem* !

(1) Voir page 18.

(2) Charmant et délicat est textuel dans la description, donnée en mars 1867 par l'Indicateur de Rochefort, de cet engin

Dans la brochure que nous analysons la question des bateaux sauveteurs est examinée avec soin. Le comité qui s'en occupa décrit la construction du fameux *life-boat* de Greathead et celle du bateau de M. Van-Houten d'Amsterdam.

Ce dernier, porté à terre par un charriot à quatre roues, dont il s'échappe quand on le lance à l'eau comme un navire hors de son ber, est construit, dit la relation, avec infiniment plus de grâce et de légèreté que le *life-boat* Greathead.

La société avait fait faire des recherches fort étendues. Elle mentionne dans sa brochure didactique un bateau sauveteur dit *Crabe* ou *Cancer*, inventé par sir Sidney Smith, dès 1805, étrange embarcation qui, du reste, avait les meilleures qualités, car, sortie de Douvres par très-gros temps pour des essais démonstratifs, elle tint parfaitement la mer, tandis que la grande chaloupe chargée de l'accompagner durant l'expérience, ne parvint pas à lutter et dut abandonner la partie.

Le bateau de Lowestoff essayé avec succès en 1808, — celui du baronnet Clarge qui fonctionna

de guerre qui va, sous l'eau, frapper l'adversaire de l'extrémité de son mât. « Cette extrémité renflée n'est autre chose qu'une torpille. Le mât se brise, l'étincelle électrique jaillit, une explosion formidable a lieu, et la brèche s'ouvre dans le flanc de l'ennemi. » — D'autant plus délicat et charmant qu'aucune cuirasse ne sert ici de rien et que nos vaisseaux de six millions seront détruits en un clin d'œil. Ajoutons : Ravissant !

parfaitement en 1809 sur les côtes de Cornouailles , — l'appareil insubmersible Murriss qui date de 1811 , — les bateaux en toile de l'américain Mac-Intosh , renouvelés sous les noms de bateaux-radeaux ou bateaux-cigares dont les journaux de 1866 donnent la description ⁽¹⁾ , — la chaloupe de sauvetage danoise revêtue à l'intérieur et à l'extérieur d'un épais soufflage de liège , — le bateau de l'amiral Hunter proposé en 1833 aux lords de l'Amirauté , — la ba-

(1) Le capitaine Duchesne, commandant le *Pérelre*, en parle en ces termes :

« Je rapporte d'Amérique une espèce de bateau-radeau, nouvellement inventé et qui mérite toute la publicité possible. Voici C'est un grand sac en toile, ficelé comme un hamac de matelot, ne tenant pas beaucoup de place et contenant tout le système. A un moment donné, en quatre minutes, au moyen de deux soufflets contenus dans le même sac, vous enflez deux tubes en caoutchouc ayant la forme de deux cigares et réunis ensemble parallèlement avec de la toile et deux fortes ralingues; il y aussi des planches formant bancs pour ramer, alors, au lieu du sac en toile, vous avez un bateau insubmersible pouvant porter quarante personnes (il y en a de toutes dimensions)

« Ce bateau, par sa forme, a une stabilité telle qu'aucun temps ne pourrait le faire chavirer; il peut aller à la voile et à rame, il se gouverne avec un aviron de queue.

« Je l'ai vu fonctionner à New-York et j'en ai été émerveillé, j'ai vu porter ce sac d'un magasin situé près d'East-River, on a enflé le bateau sur le quai et on l'a mis à l'eau prêt à naviguer, en l'espace de huit minutes. »

Le 28 mai 1866, cet appareil a été expérimenté avec succès sur la Seine, en aval du pont de Saint-Cloud. *Les Annales du Sauvetage* (livraison d'août 1866) en font une critique dont nous reproduisons la substance au chap. III, § Les Radeaux.

leinière de sauvetage de Georges Palmer à caisses à air latérales et à bourrelets de liège, modèle adopté par la Société qui en munit une dizaine de postes de sauveteurs dont un à Livourne (Toscane), deux en Algérie, Bone et Philippeville, et les autres en France (1), — et plusieurs autres canots ou appareils analogues sont signalés à l'attention publique par les soins de la Société dont la substantielle brochure mentionne encore les principaux genres de radeaux de secours.

Le matelas de sauvetage qui, depuis, a été inventé de nouveau avec de précieux perfectionnements par l'américain Walter Urquhard, est, dès 1841, décrit et gravé dans le même recueil.

Les radeaux de Sidney Smith, de Bateman, du capitaine Canning, et les ceintures de sauvetage, costumes flotteurs dits *nautilus*, sont successivement indiqués. L'auteur du *Traité* n'oublie ni les balsaes en usage sur les côtes du Pérou et du Chili, outres coniques essentiellement insubmersibles, — ni les canots conjugués, doubles ou triples, inchavirables en vertu de leur construction, ni les champons chinois à propos desquels sont rappelées les ordonnances

(1) On lit dans la *France Maritime*, t. II, p. 243, que le Ministre de la Marine fit hommage à la Société Humaine de Dunkerque d'un bateau de sauvetage du système Palmer, construit à Cherbourg, par ses ordres, (1834). — Voir le *Magasin pittoresque*, 1835, p. 258.

des empereurs de la Chine sur les secours à donner aux naufrages.

Enfin les systèmes d'ancrage et les bouées de balisage, les signaux de jour et de nuit à l'usage des sociétés humaines, les instructions sur l'asphyxie et plusieurs autres sujets secondaires sont l'objet de travaux d'une incontestable utilité.

Les débuts de la Société Générale des Naufrages furent brillants. Elle fit une publicité très-considérable, rencontra les plus hautes sympathies et s'assit sur des bases que l'on devait croire inébranlables. Elle se développait sous la protection du Roi et avec le concours des divers ministères. Tandis qu'en Angleterre, la société analogue se dissolvait sous l'indifférence publique, il semblait que la France allait se placer à la tête de la grande institution des secours maritimes.

Comme l'association actuelle a créé sous le titre d'*Annales du sauvetage maritime*, un utile recueil plusieurs fois cité dans ce livre, de même l'association de 1835 avait son organe périodique, *le journal de la Société Générale des naufrages dans l'intérêt de toutes les nations*.

Au tome V (livraisons d'octobre et novembre 1841) nous trouvons, entr'autres documents, un remarquable article nécrologique sur l'amiral sir Sidney Smith président de la division des travaux de sauve-

tage de la Société, mort à Paris le 26 mai, et des rapports des divers comités ou des sections correspondantes.

Le comité des constructions présidé par le vice-amiral Bergeret, ajourne le don d'une médaille d'or de 300 francs à décerner à l'auteur du meilleur mémoire accompagné de plans et devis d'un bateau de sauvetage, mais accorde à titre d'encouragement une médaille d'argent à M. Jouvin de Marseille, dont le mémoire est remarquable. — Le comité des armes, présidé par le lieutenant-général comte Barrois, examine l'invention du *Grenadier de salut*. — Le comité d'hydrographie présidé par le contre-amiral de la Bretonnière poursuit les travaux préparatoires d'un grand ouvrage sur les phares dont la publication doit être faite aux frais de la Société. — Les sections de La Rochelle, de Cette, de Marseille, de Bayonne, de Quimper, de Lorient, de Rouen, celle d'Alger présidée par Monseigneur Dupuch, celles d'Angleterre, de Toscane, de Rome, d'Égypte, de Tunis et du Mexique adressent au siège social des communications qui accusent la grande vitalité de l'œuvre.

Le journal débute par le compte-rendu des séances du Conseil Supérieur. Une lettre du ministre du commerce M. Cunin-Gridaine annonçant à la Société sa recommandation auprès des autorités départementales, une lettre du roi de Danemark qui se fait

inscrire sur la liste des Protecteurs, sont lues, en décembre 1840, dans la seizième séance présidée par M. le général baron Dupin, vice-président et à laquelle étaient présents : MM. le duc de Doudeauville président du comité des récompenses, le lieutenant général Svetchine président de la section russe, le duc de Rauzan vice-président du comité des récompenses, de Saint Vincent président du comité des finances, le docteur Alphonse Sanson professeur du cours sur l'asphyxie, à Paris, Victor Mercier du comité des récompenses, Daniel de Saint Anthoine président du comité des mémoires, E. Cagé inspecteur de la Seine, le commandant Crevel du comité des constructions, le révérend W. Toas chapelain de la section Britannique et enfin le secrétaire-général directeur Calliste Auguste Godde (né à Liancourt) qui s'affubla dès l'origine, de la singulière traduction : C^{te} (*Comte*) A^{te} Godde de Liancourt.

On entrevoit ici le dissolvant de l'œuvre sacrée. Ce malheureux usurpateur de titre, de nom, de particule et de décorations de tous les pays, homme fort habile, prodigieusement actif et très-bon organisateur, s'associe à toutes les inventions de sauvetage, il préconise une fusée dont il serait le collaborateur, un porte-amarres, un bateau insubmersible, un bateau à glace, un costume flotteur, *le nautilo*, auxquels il impose son nom.

Il aurait volontiers écrit sur son chapeau :

• C'est moi qui suis Guillot, berger de ce troupeau. •

Quelques hommes parmi les plus épris de la question furent assez claivoyants pour ne pas vouloir se rallier ou rester sous la houlette d'un tel pasteur.

Cependant la Société Centrale et Locale, fondée sous l'impulsion de M. Castéra, ne cessait de travailler à l'œuvre.

Quelques gens de bien payèrent leurs cotisations aux deux associations rivales. Quelques autres entrèrent indifféremment dans la première dont ils entendirent parler.

Parmi les commissaires de l'inscription maritime et les fonctionnaires du littoral, il y eut des hommes très-honorables et profondément sympathiques à la question, qui fatigués par les obsessions des deux sociétés parisiennes concurrentes, les repoussèrent toutes les deux avec ennui.

Enfin, un certain nombre de membres bien avisés se détachèrent de la Société Générale, pour faire partie de la Centrale qui s'était organisée, la première, grâce aux efforts de MM. le marquis de Sainte-Croix, le comte de Lasteyrie, Huerne de Pommeuse, Bailly de Merlieux, F. Chatelain, Jomard membre de l'Institut, et avec l'appui de la Société d'encouragement, du Ministère de la marine et de l'Académie des sciences.

Nous remarquons encore entre les fondateurs, M. le marquis Gaëtan de Larochefoucault-Liancourt sous la présidence duquel la Société Centrale com-

mença ses travaux, M. le duc de Montmorency, pair de France, qui fut président plus tard et qui, en 1841, fit en présence de l'assemblée générale l'exposé de la situation (1), M. le baron Séguier, membre de l'Académie des sciences, vice-président, MM. de Chassiron, Delaborde, Petit d'Ossaris, Van-Ténac, le comte de Lanjuinais, Marec sous-directeur du personnel, l'un des hommes les plus compétents et les mieux renseignés, Amédéc Grehan, directeur de *la France Maritime*, l'un de ceux qui prêtèrent à Castéra le concours le plus actif et le plus efficace.

On voit dans les *Annales Maritimes*, 1841 (2) que :

« Les bases de la Société Centrale et Locale avaient été posées depuis longtemps dans l'opinion, par les écrits et les programmes de M. Castéra, développées ensuite avec plus d'étendue dans son discours, lu le 28 mars 1826, à la Société d'encouragement, et fixées enfin définitivement dans ses derniers mémoires mentionnés avantageusement dans les rapports à l'Académie des sciences et à l'Administration de la marine. »

Selon le même article qui ne souffle mot de la Société Générale, l'association fondée par M. Castéra ouvrit ses séances, le 18 juin 1835, et publia un bulletin dès le mois de septembre de la même année.

En revanche, au moment où l'organe favorable a

(1) *Bulletin de la Société Centrale et Locale*, juin 1841, brochure in-8° de 46 pages.

(2) T II, p 373

M. Castéra évoque ce passé de six ans et dit que la Société Centrale et Locale a poursuivi *jusqu'à ce jour* le cours de ses travaux en faveur des naufragés, la Société Générale se plaint amèrement d'être laissée dans l'obscurité. On lit à l'introduction du *Traité pratique des moyens de sauvetage* :

« Il faut que les temps aient bien changé pour que le journal du ministère de la marine, les *Annales Maritimes* ne relatent pas même aujourd'hui les travaux de la Société Générale des naufrages. »

A la page suivante, l'auteur se hâte toutefois de « rendre hommage aux dispositions bienveillantes » de l'amiral Duperré convenablement secondé par « la direction des ports du ministère de la marine française, » mais tout en donnant un rude coup de boutoir à « l'administration de la marine qui ne veut pas se mettre en mesure de combler une lacune » deshonorante pour elle. »

Et cela s'imprime précisément à l'époque où les *Annales Maritimes*, faisant connaître la composition du bureau et du conseil de la Société Centrale et Locale, publient la liste de ses présidents honoraires : l'amiral baron Duperré ministre, le marquis Gaëtan de Larochehoucault-Liancourt, le vice-amiral comte Ver-Huëll, les présidents des Sociétés Humaines de Boulogne, de Dunkerque, de Calais et de Dieppe, l'amiral lord Codrington et le capitaine de vaisseau de la marine Britannique W. Manby, l'auteur des

bombes lumineuses porte-amarres. Sur la liste des vice-présidents honoraires figurent le baron Tupinier, directeur des ports, le capitaine de vaisseau Bechameil, M. de la Morinière, ingénieur de la marine de première classe et M. le duc de Doudeauville, à côté du capitaine Conseil qui avait donné sa démission d'inspecteur de la Société Générale. Dans le conseil d'administration se trouvaient en outre des hommes très-considérables, députés, pairs de France, ingénieurs ou officiers de la marine, et principaux fonctionnaires du ministère, parmi lesquels nous citerons M. de Chaucheprat, secrétaire-général, M. le capitaine de vaisseau Fleuriau, directeur du personnel, M. Marec et M. Mimeret, ingénieur, secrétaire du Conseil des Travaux.

Parmi les membres les plus éminents de la Société Générale, signalons d'autre part : le général baron Juchereau de Saint-Denis qui présidait son conseil en 1836, le général baron Duchand, le baron Hyde de Neuville ancien ministre de la marine, le général comte Villaret de Joyeuse, l'ingénieur Villeroi, inventeur du plus grand mérite, le marquis de Turenne et le prince de la Cisterna.

Les deux associations concurrentes, comme on le voit, n'étaient pas moins honorablement composées l'une que l'autre, et pourtant il y eut entr'elles une lutte affligeante qui ne peut guère être évitée, si le Sauvetage, œuvre publique s'il en fut, est abandonné

aux efforts plus ou moins intelligents, persévérants et désintéressés de simples particuliers agissant spontanément et sans contrôle.

Je ne parlerai point de celles des Sociétés Humaines qui, mal administrées, n'ont jamais fait rien qui vaille. Dirai-je que la plupart d'entr'elles sont frappées de stérilité faute d'argent? Répéterai-je que la première de toutes, celle d'Angleterre, fut sur le point de mourir d'inanition? — Saint Jérôme nous apprend que, dès le quatrième siècle du Christianisme, Rufin Grunnius, hypocrite, avare et voluptueux, s'enrichissait des aumônes que la charité lui confiait, « festoyant de la faim des pauvres ⁽¹⁾ » — A New-York où les secours contre l'incendie sont donnés par des sociétés privées très-jalouses les unes des autres, dès que deux compagnies de pompiers se rencontrent allant éteindre le feu, elles se disputent l'honneur d'agir; une rixe brutale s'engage, — c'est de rigueur, — on se boxe, on s'assomme, on s'estropie, on se tue parfois, et, en attendant, la maison brûle ⁽²⁾.

Bref, les deux Sociétés de Sauvetage, la Générale et la Centrale, procédant par les mêmes moyens, avaient également la prétention d'unifier et de diriger; elles se contre-carraient en accablant de

(1) AMÉDÉE THIBERTY, *Étude sur Saint Jérôme*

(2) OSCAR CONSTANT, *L'Amérique telle qu'elle est*, Ch. VI.
— Les Pompiers.

leurs programmes les Sociétés Humaines des ports. Dans celles-ci les opinions se partageaient. Certains membres tenaient pour la Générale, seule née viable et qui, placée sous la protection du Roi, ne saurait périr; leurs adversaires répondaient que le véritable auteur du mouvement étant M. Castéra, indignement supplanté par un faiseur, il était de toute équité de se rallier à cet homme de bien comme l'avait fait le glorieux Duperré, ministre de la marine. Dans un plateau de la balance, on mettait Louis-Philippe, dans l'autre l'amiral Duperré, qui, l'un ni l'autre, ne s'en doutaient guère, j'imagine. La zizanie était de toutes parts; elle rayonnait du centre aux extrémités, — résultat abracadabrant d'un programme d'union entre toutes les nations.

Le 17 novembre 1841, en assemblée générale, sous la présidence du baron Dupin, les ministres d'État du royaume des Deux Siciles étaient proclamés membres de la Société Générale Internationale. Une section correspondante était fondée à Naples par ordre du Roi et devait être présidée par son frère le comte d'Aquila. Le régent d'Espagne, Espartero, et l'évêque de Fez, étaient reçus sociétaires. Des médailles d'honneur furent solennellement distribuées à la suite d'un rapport donnant connaissance des votes des conseils généraux en faveur de la Société Générale des Naufrages.

Qu'advint-il, en fin de comptes? Que devint la

Société encouragée par le Roi des Français lui-même et dont faisaient partie tant de princes, tant de prélats, de généraux, d'amiraux et de savants illustres ?

Et d'autre part, quels furent les fruits des quarante et quelques années de labeur de l'infatigable promoteur de l'action, du malheureux Castéra, toujours déçu, toujours trompé, toujours abandonné, jusqu'à l'heure où, à franchement parler, une guerre sourde ne pouvait qu'amener la ruine ?

Le tout, en effet, aboutit à une désorganisation complète. Les débris des travaux très-sérieux qui venaient d'être accomplis ne servirent à rien. Toute tradition fut perdue. Aucune épave ne fut sauvée du désastre. Et quand, après un quart de siècle, il s'est enfin agi de créer une société nouvelle, on avait perdu jusqu'au souvenir des deux anciennes, de la *Société Générale Internationale* et de la *Société Centrale et Locale*, dont quelques membres pourtant, hommes spéciaux du plus éminent mérite, qui avaient profondément creusé la question, l'avaient utilement et honorablement servie.

Sidney Smith était mort en 1841 ; M. Castéra mourut en février 1842. Dans l'article nécrologique consacré à sa mémoire par le *Courrier Français*, le 25 du même mois, on lisait ce passage douloureux : « D'autres ont profité de ses idées ainsi que de ses efforts, il est mort dans un état voisin de la misère. »

Les deux associations concurrentes, confondues ensemble par l'opinion publique périrent en quelque sorte du même coup, et il n'a pas fallu moins d'une vingtaine d'années pour que l'idée de centraliser le sauvetage maritime, discréditée par les fautes d'un seul individu, pût renaître en France avec des chances de succès.

Une administration publique ne saurait périr ainsi corps et biens par le fait d'incapacité ou de malversation, ni, chose bien plus à craindre, faute de ressources, faute de souscriptions, faute d'argent.

Il est presque impossible, — à moins d'un trait de génie, — d'imaginer une combinaison triomphante qui, transformant les souscripteurs en actionnaires, leur assurerait des dividendes sur les sauvetages opérés. D'autre part, la Société ne peut guère se créer un capital dont le revenu suffise à des dépenses qui, pour faire de mieux en mieux, devraient s'accroître sans cesse. Un cercle vicieux existe donc. D'un côté, il faudrait pouvoir dépenser davantage, de l'autre la bienfaisance se lasse.

Dieu nous garde d'être mal compris ! Mieux vaut peu que rien, et ne fut-ce que par son influence morale, la Société Centrale de Sauvetage actuelle fera beaucoup. Evidemment elle est appelée à rendre d'immenses services. Nous voulons dire seulement et nous disons qu'il est de l'honneur de la France de garantir son existence contre toutes les éventualités,

fut-ce contre l'absence totale de fonds. Le Danemark a fait plus en prenant à sa charge tout le sauvetage sur son littoral.

Dans ce petit royaume qui, en ceci, donne l'exemple aux plus grandes puissances, c'est œuvre nationale et publique, à l'égal de la défense du territoire contre l'ennemi. Le marin sauveteur y est un serviteur de l'État qui s'honore en ne souffrant pas que l'humanité soit moins bien protégée que ses frontières. Le marin de guerre est mis au service de l'œuvre de paix du sauvetage.

Malgré l'histoire lamentable des deux Sociétés antérieures, que la France en use autrement, il faut assurément le regretter en principe général; — mais à l'état de transition, au point de vue immédiatement pratique, et aussi pour ne pas attenter aux droits noblement conquis par les Sociétés Humaines sérieuses, telles que celle de Boulogne, on doit s'en applaudir, car avant la création de la Société, toute unité d'action manquait. Les ministères agissaient isolément, d'excellentes instructions étaient données aux administrations de leur ressort, des résultats dignes d'éloges étaient obtenus, mais un centre unique et spécial étant créé, l'on doit espérer des résultats bien supérieurs. Il importe donc au premier chef que l'œuvre fondée en 1865 et reconnue par décret impérial comme établissement d'utilité publique, ne puisse jamais être anéantie

Certes ! nous sommes loin , bien loin , de l'époque fortunée où le ministère de la Paix , protégeant tous les progrès aura l'une de ses divisions affectée aux inventions qui seront encouragées autant qu'on les persécute aujourd'hui et une autre aux sauvetages de tous genres , dont celui des naufragés sera une subdivision importante ; — nous sommes loin du temps de vraie civilisation où la lutte contre les fléaux , les inondations , les épidémies , les tremblements de terre , les ouragans , les froids excessifs , les chaleurs desséchantes , et le paupérisme , remplacera nos guerres impies ; — mais , grâce au ciel , nous sommes sur la voie qui conduit à la réalisation de ces rêves sublimes. Et c'est pourquoi , toute œuvre vraiment utile une fois fondée , doit être imperissable. Ainsi l'institution du sauvetage mérite d'être désormais sauvegardée par la France au nom de l'Humanité.

Sans prétendre à s'ingérer dans l'action supérieure des administrations publiques , sans contrarier en rien celle des sociétés humaines locales , y participer en les secondant , resserrer les liens qui rattachent les sauveteurs les uns aux autres , prendre vigoureusement en main la direction des secours , les multiplier sur tous les points de notre littoral , telle est la généreuse mission que s'est donnée la Société Centrale de sauvetage des naufragés. Elle n'y faillira point.

Les noms de ses administrateurs sont une garantie de dévouement, de vigilance et de réussite. Elle est présidée par S. Exc. M. l'amiral Rigault de Genouilly aujourd'hui ministre de la marine (1867) ; elle a pour vice-presidents S. Em. le cardinal de Bonnechose, archevêque de Rouen ; S. Exc. le duc de Bassano grand chambellan de l'Empereur, le duc de Clermont-Tonnerre, et M. Théodore Gudin, peintre de la marine, l'un des plus ardents promoteurs de sa fondation. Les autres membres de son comite sont : MM. le duc d'Albuféra, le marquis de Béthisy, le vicomte Alfred de Château-Villars, Barbier conseiller d'état, Alfred de Courcy plusieurs fois cité dans cet ouvrage (1) ; le vice-amiral Jurien de la Gravière, Dariste sénateur, Dumoustier chef de division au ministère des travaux publics, Gabriel Lafont directeur de l'Union des ports, Henri Ravillier, Delmas, Dupuy de Lome directeur des constructions navales, Emmery, de Fleuriau, Forquenot, le comte de Lyonne, le contre-amiral Moulac, le marquis de Montaignac contre-amiral, Frey, le vicomte de Grancey, le comte d'Hautpoul, Hennequin, Herbet, le baron Larrey, Alfred Leroux, Arthur Petit Didier, le duc de Polignac, le Baron Renault général de division, Amedée Revenaz, Reynaud inspecteur général des ponts

(1) Voir pages 28, 182 et 183.

et chassées, le baron de la Roncière-le-Noury, contre-amiral, Sichel de Meer-Dervoort, le marquis de Turenne, Gustave Delvigne vice-président du comité des inventeurs, et Jules de Crisenoy délégué du Comité dont la circulaire adressée au public au mois de février 1865, s'exprime ainsi :

« L'année dernière un appel fut fait au dévouement des populations maritimes qui y répondirent avec empressement. Déjà une association puissante s'organisait à Marseille; dans plusieurs ports, des sociétés locales se mirent à l'œuvre; partout des compagnies de marins sauveteurs sont formées ou sont en voie de formation (1). Ces courageux enfants de la mer s'engagent à affronter la tempête toutes les fois qu'un navire en détresse leur sera signalé. Ils offrent de sacrifier leur vie, la seule chose qu'ils possèdent, mais le matériel leur manque, et c'est ce matériel qu'il s'agit de leur procurer ».

La question est double, comme on le voit. A côté du matériel le meilleur, il faut un personnel parfaitement exercé. En matière de sauvetage, les connaissances pratiques des marins les plus courageux ne sauraient suppléer une instruction spéciale. Nos braves gens de mer offrent de sacrifier leurs vies, — c'est, du reste, ce qu'ils font tous les jours et ce qu'ils ont toujours fait avec une intrépidité trop

(1) Ces compagnies de volontaires n'ont qu'un rapport très indirect avec les compagnies de sauveteurs faisant partie intégrante des équipages de la flotte, dont nous proposons la création dès les premières pages de ce livre et dont nous recherchons, dans le présent chapitre, le mode d'organisation.

souvent stérile ou désastreuse. Nous voulons, nous, qu'ils les exposent le moins possible, ou, en d'autres termes, qu'ils possèdent, *par principes*, l'art difficile du sauvetage. Moins ils courront de dangers personnels, plus ils rendront de services. Il convient donc d'attacher une importance capitale à des exercices de gros temps sagement gradués.

Un art pour ainsi dire nouveau est à créer. Les hommes et les instruments existent. La Société Centrale de Sauvetage est en voie d'acquérir un matériel qui se perfectionnera en s'augmentant. Elle ne manquera pas non plus de se préoccuper de cette instruction indispensable, absolument négligée jusqu'ici, dont l'objet principal est de former des maîtres-sauveteurs qui, une fois capables de professer, répandraient l'enseignement dans tous les ports, sur tous les rivages, sur tous les navires.

Par une coïncidence très-remarquable, le vénérable vétéran du sauvetage, M. Conseil, publiait son *Guide pratique* au moment même où la Société Centrale prenait naissance. Fruit d'une expérience demi-séculaire, résultat de connaissances acquises au péril de la vie, en allant secourir des navires en perdition, cet ouvrage que son auteur élabore depuis trente ans, trace toutes les règles de l'art sacré.

L'exemple y suit le précepte, le fait y sert de point d'appui au raisonnement. Les causes des leçons données sont toujours indiquées avec une clarté dé-

monstrative. Le praticien , qui veut par-dessus tout être bien compris , entre dans le minutieux détail des précautions qu'il recommande , et prenant sa thèse *ab ovo*, part de la natation , pour en arriver à indiquer les meilleurs procédés de sauvetage au moyen de chaloupes , au moyen de canots rendus insubmersibles , de radeaux et d'engins de toutes sortes , applicables aux hommes d'abord , puis aux navires ou au moins à leurs cargaisons.

Les nombreuses faces de la question sont très-judicieusement examinées dans un traité didactique dont les membres de la Société Centrale ne sauraient assez se pénétrer. En toutes choses , savoir profiter de l'expérience d'autrui est le meilleur moyen de hâter les progrès. La Société Centrale l'a si bien senti , qu'elle s'est enquis avec la plus louable sollicitude des pratiques en usage sur les côtes d'Angleterre depuis une quarantaine d'années , et surtout depuis les quinze dernières. Mais les Anglais , si habiles constructeurs de *life-boats* et si bons marins qu'ils soient , sont encore susceptibles de beaucoup apprendre , et certes ils apprendraient beaucoup en étudiant le *Guide pratique de Sauvetage*.

Après quatre mille ans de navigation , le capitaine Conseil jette la lumière sur un sujet encore neuf , tant les marins , tout les premiers , sont rebelles à l'enseignement de l'art de sauver et de se sauver. Dévoués au delà de toute expression , ils en dédaignent

gnent les principes élémentaires, par témérité, par insouciance et, faut-il le dire, par une sorte de puérile fanfaronnade, partant du reste d'un admirable mépris du danger. Mais le danger venu, ils payent trop souvent de la vie leur ignorance volontaire; et les malheureux passagers qui s'étaient confiés à leurs soins, périssent avec eux, victimes d'une incurie fatale et presque coupable.

— On lit dans des rapports officiels, que les exemples ne sont pas rares **d'équipages naufragés qui ont entièrement péri parce qu'il ne s'est pas trouvé parmi eux un seul homme sachant mettre à profit les instruments de sauvetage qu'on avait réussi à grand'peine à leur envoyer du rivage.**

Ainsi s'exprime M. le capitaine de frégate de Jonquières dans un excellent rapport présenté à la commission des pêches et de la domanialité maritime; et son assertion se fonde sur des exemples tirés des *Annales officielles des naufrages sur les côtes et dans les mers du Royaume-Uni* ⁽¹⁾.

On est donc rigoureusement dans le vrai en disant que les Anglais eux-mêmes auraient fort à gagner à l'étude et surtout à l'application des conseils donnés par le *Guide pratique de sauvetage*. Nous avons

(1) Annual official register of shipwrecks on the coast and in the seas of the United Kingdom. — *Moniteur de la Flotte*, du 5 juin 1884.

atteint, d'ailleurs, un degré de civilisation où les progrès de l'art de secourir et de sauver doivent, tout au moins, marcher de front avec ceux de l'art de combattre et de détruire, deux extrêmes qui se touchent déjà de si près que souvent ils se confondent. Sur mer comme sur terre, la distance est courte de l'homme de guerre au sauveteur. Plusieurs de nos corps militairement organisés, et les premiers d'entre eux, la gendarmerie et les sapeurs-pompiers, sont surtout destinés à nous protéger. Il ne s'agit donc que de faire plus et mieux qu'on ne fait dès à présent. Et la question est d'enseigner à l'homme de guerre les principes de l'art professé par le capitaine Conseil pour avoir, en très peu de temps, une puissante armée de sauvetage contre les naufrages maritimes et fluviaux, contre les inondations et les désastres qui en résultent.

Il est dans le génie français, lorsqu'enfin il se met résolûment en marche, de dépasser fort vite les nations rivales.

Il s'en fallut de bien peu que la Société Générale des naufrages ne devînt la plus puissante des œuvres de secours qui aient jamais existé. Un malheureux intrigant la fit sombrer alors qu'elle voguait à toutes voiles vers un succès universel. Une somme immense d'intelligence, de dévouement et d'activité se trouva ainsi dépensée en pure perte. Le public indigné cria au charlatanisme: il y eut en effet du charlatanisme

et beaucoup. Mais, si depuis 1835, la Société Générale, organisée comme elle l'était, vivait encore, le livre que nous écrivons serait sans utilité.

Le temps a cicatrisé la profonde blessure. Une Société administrée par des hommes de bien dont le passé, limpide comme eau de roche, garantit l'indiscutable honorabilité, a pu enfin naître sans la moindre opposition.

Nous verrons, n'en doutons pas, l'initiative française produire encore ici des miracles. Nous verrons l'art sacré du sauvetage se développer par l'organisation, la réglementation, la protection, la méthode, l'instruction spéciale des marins formes selon les préceptes du capitaine Conseil, le perfectionnement des engins et l'exemple puissant donné aux nations étrangères.

La guerre contre les éléments, dans le but de leur arracher des victimes, a sa tactique, ses règles, ses lois. L'école du sauveteur doit être enseignée comme l'école du soldat. A nous Français, d'ouvrir ce grand cours d'humanité pratique. Il importe, répétons-le avec insistance, d'apprendre à nos généreux gens de mer l'art de mieux utiliser leur dévouement. Ce que l'Angleterre a péniblement et fort incomplètement réalisé sur son littoral, nous saurons l'étendre à toutes les mers, à tous les navires, car tel est le but définitif.

Dans la première livraison des *Annales du sau-*

estage, la Société Centrale, parfaitement d'accord avec le capitaine Conseil et avec nous, s'exprime ainsi :

« Les moyens de sauvetage seraient en effet plus efficaces s'ils étaient placés à bord même au lieu d'être établis à terre ; mais pour arriver à ce résultat, il faut que leur efficacité soit incontestable et universellement reconnue, et que par des perfectionnements successifs on réussisse à les mettre à la portée des armateurs, principalement de ceux qui emploient leurs navires au transport d'un grand nombre de passagers. »

Dès que les rivages hospitaliers de la France le seront devenus, une fois de plus, par l'application des meilleurs moyens de secours, l'idée entrera dans les mœurs de nos marins ; une fois de plus alors, sur la pieuse arène du sauvetage, l'antique devise *Gesta Dei per Francos* recevra sa consécration.

L'exemple, l'action permanente et directe de la Société Centrale aura pour conséquence une action indirecte, une imitation universelle qui multipliera au centuple, et cent fois au centuple, le bienfait de l'institution à laquelle tous les gens de cœur doivent participer avec un généreux empressement.

NACELLES, CANOTS ET CHALoupES DE SAUVETAGE.

Le chevalier de Razilly et sa nacelle insubmersible (1610). — Canot insubmersible et inchavirable du contrôleur-général de Bernières (1775) — Lionel Lukin (1785) — Greathend (1790). Grand concours de 1850 Beeching. M. Peake. — Expériences de Cherbourg (1865). — Exposition (1867).

Le premier canot insubmersible dont nous ayons connaissance fut inventé par Claude de Launay, chevalier de Razilly, navigateur habile et marin de guerre intrépide qui joua un rôle considérable dans la marine de son siècle, où brilla aussi son frère Isaac, chevalier de l'ordre de Jerusalem et premier capitaine de la marine du Ponant, plus tard chef d'escadre et lieutenant pour le roi en la Nouvelle France ⁽¹⁾.

Dès les débuts du blocus de La Rochelle, le 1^{er} octobre 1621, à la tête d'une division de vaisseaux du roi, le chevalier de Razilly s'était signalé entre tous les capitaines de mer. On le voit repousser une attaque des Rochelais supérieurs en force et leur capturer trente bâtiments de charge ⁽²⁾.

(1) P. LÉVOT et A. BONNEAU, Les Gloires Maritimes de la France.

(2) FOLIGNET *Hydrographie*, Mémoires de la marine de France, ch. XXII.

En 1622, il commandait sept navires formant l'arrière-garde du duc de Guise et contribuait puissamment aux succès qui amenèrent une première pacification.

En 1624, il avait sous ses ordres trois vaisseaux avec la double mission de réprimer les pirateries des Saletins et de régler au Maroc, en qualité d'ambassadeur, les intérêts du commerce français. Il mouilla dans le port de Safi et se rendit à Maroc où le chérif Sidan réduisit en esclavage les cinquante gentilshommes, les trois religieux et les musiciens de sa suite, sous prétexte qu'elle était trop nombreuse. Razilly revint en France avec un seul des capucins. L'outrage criait vengeance, mais les Rochelais ayant rompu la trêve et repris l'offensive, de plusieurs années le cardinal de Richelieu ne put donner suite aux malheureuses affaires de Maroc et de Salé.

En 1625, Razilly se couvrit de gloire à la bataille livrée aux Huguenots par l'amiral de France Henri II de Montmorency.

Les Rochelais avaient pris, quelque temps auparavant, le vaisseau du roi, *la Vierge*; Montmorency ayant à cœur de le reprendre, le fit attaquer par quatre de ses vaisseaux, *le Harlem* commandé par le chevalier de Villeneuve, *le Saint-François* par Kerquéser baron de Jussé, *l'Olonais* par Veillon et *le Saint-Louis* par Razilly qui fut l'un des premiers à l'abordage. Les trois autres capitaines, conduisant

leurs gens , envahissent le navire. Les Huguenots se défendent avec une énergie admirable. Tout d'abord, ils font sauter leur tillac et se réfugient sur le pont intérieur où Razilly les poursuit l'arme au poing. Une seconde explosion partielle a lieu. Les abordeurs ne reculent pas, les abordés continuent à leur disputer les débris fumants de leur vaisseau. L'opiniâtreté des deux partis est égale. Les assaillants ivres de carnage égorgeant sans merci. Les Huguenots, maîtres encore du magasin à poudre, demandent quartier. La fureur des gens du roi est telle qu'ils refusent. Au même instant, une dernière explosion met fin à cette horrible mêlée.

La Vierge saute et entraîne dans sa ruine les quatre vaisseaux abordeurs. De tous les hommes qui les montaient, il ne survécut, au dire de plusieurs historiens, que le capitaine Kerquéser qui gagna une chaloupe à la nage, et un sieur de Chalignoy que sauva un autre canot (¹). Razilly, toutefois, fut nécessairement sauvé aussi, bien qu'on ignore comment. En effet, il se signale de nouveau en 1627.

Les Anglais étant venus au secours des protestants de La Rochelle, il fut avec le sieur de Beaulieu-Persac le héros d'une journée mémorable, car la

(¹) DE BOISMELÉ ET DE RICHEBOURG, Hist. Gen. de la Marine, livre XXVIII — LEON GUÉRIN, Hist. Maritime de France, t. I, ch. XVI.

vaillante résistance opposée par ces deux capitaines assura le ravitaillement de l'île de Ré ⁽¹⁾.

En 1628, la soumission de La Rochelle étant accomplie, Richelieu reprend ses projets relatifs au Maroc. Dès 1629, le chevalier de Razilly jette l'ancre devant Salé, alors république indépendante. Son attitude oblige les pirates à signer une trêve presque aussitôt violée. En 1630, Razilly remet sous voiles. Le 20 juin, il délivre six navires français pris par les Saletins, capture leurs croiseurs, — bloque étroitement leur port et les contraint à conclure la paix en rendant tous les esclaves chrétiens ⁽²⁾.

Les négociations avec le Maroc continuaient à trainer en longueur. Elles furent menées à terme, en 1635 seulement, par Du Chalard, l'un des compagnons de Razilly qui se trouvait alors dans les mers du Canada dont il revint pour servir dans la flotte de l'archevêque de Bordeaux Sourdis. Il commandait le fameux vaisseau *la Couronne* à la bataille de Guatari (Guétaria). Enfin, il fut élevé au grade de vice-amiral du Ponant et devint vice-roi du Canada.

Depuis longues années, il était parfaitement connu à la cour. Comme navigateur, il est cité dans la correspondance du poète Malherbe qui écrit le 15 avril 1613 :

(1) FOURNIER *Hydrographie*, Mémoires de la marine de France, ch. XXVII.

(2) LÉON GODARD, Description et Histoire du Maroc.

• Aujourd'hui, le sieur Razilly qui, depuis quelques jours est de retour de l'île de Maragnan, a fait voir à la reine six Topinamboux qu'il a amenés de ce pays là. »

La présentation des indigènes Brésiliens à Marie de Médicis, leur baptême qui eut lieu en grande cérémonie, le 24 juin, le projet de les marier à des femmes françaises et *d'allier ainsi la France avec l'île de Maragnan* ⁽¹⁾ occupèrent durant quatre grands mois tout Paris où l'on dut assurément parler beaucoup du chevalier de Razilly qui n'y était pas un nouveau venu, car trois ans auparavant, le 17 juillet 1610, Malherbe écrivait à son savant ami Claude-Nicolas Fabri, seigneur de Peiresc :

• Un nommé Ragilly (lisons Razilly) gentilhomme du Poitou, a trouvé une invention de faire qu'un vaisseau percé à jour de coups de canon n'ira point à fond. Le reine voulut que l'épreuve s'en fît aux Tuileries, à portes closes, en présence de M. de la Châtaigneraie, capitaine de ses gardes, en une petite nacelle qui est sur l'étang, laquelle on renversa la quille en haut et y fit-on tirer quatre coups de mousquet, et de plus M. de la Châtaigneraie, prenant plus d'assurance, fit, avec une cognée, mettre ces quatre trous ensemble, de sorte qu'il y avait de l'ouverture pour passer la tête, sans que pour cela il y entrât une seule goutte d'eau, et n'y avait autre chose que je ne sais quoi qu'il fit mettre en l'un des bouts du vaisseau. Comme ils en furent sortis, il fit prendre par son homme ce qu'il y avait mis : tout aussitôt le bateau alla au fond, où il est encore. L'on ne sait que s'imaginer, la commune opinion est que cela

(1) Lettre de Malherbe du 23 juin 1633.

se fait par magie ; pour moi je n'en sais que dire ; peut-être le saura-t-on quand le secret aura été payé (¹). »

Le sieur de Razilly dont, trois ans après, Malherbe orthographie le nom sans se tromper, était donc traité de sorcier par la commune opinion, pour avoir inventé un canot insubmersible (et même *inchavirable*) fort mal décrit par le bon Malherbe, plus poète que mécanicien, qui ne sait qu'en dire et qui d'ailleurs, n'a pas été personnellement témoin des expériences puisqu'elles eurent lieu à portes closes.

On retourne la nacelle quille en l'air, ce n'est pas assurément pour en faire une cible flottante. Les coups de fusil et la brèche pratiquée par le capitaine des gardes ne signifieraient rien si la barque avait été sens dessus dessous. Il faut donc qu'après avoir été chavirée la nacelle ait repris sa première position. Puis, on essaye de la couler ; mais munie comme elle l'est de flotteurs imaginés par Razilly, elle ne coule point jusqu'à ce que ces flotteurs aient été retirés.

Voilà un secret qui n'exposait point l'ingénieux navigateur à être brûlé vif. — Du reste aucune suite ne fut donnée à sa communication. Rien de plus simple. En ce temps-là, — dit la chanson, — c'était déjà comme ça.

Un siècle et demi s'écoule.

(¹) ŒUVRES DE MALHERBE, t. *Correspondance*, Ed. Blaise, p. 168, 169.

Au mois de juillet 1775, on fit sur la Seine l'essai d'un léger canot insubmersible et inchavirable dont l'invention, qui datait déjà de dix ans, était due à M. de Bernières, contrôleur-général des ponts-et-chaussées, connu d'ailleurs par plusieurs autres remarquables découvertes. Les expériences qui furent renouvelées à diverses reprises, notamment le 25 juin de l'année suivante à Saint-Cloud, en présence du prince de Conti et de M^{me} de Bourbon, réussirent toujours à souhait. Elles sont relatées dans les principales gazettes du temps ⁽¹⁾.

Le nacelle mâtée et munie de deux ponts à la poupe et à la proue, c'est-à-dire de deux grandes boîtes à air, portait aisément neuf personnes, dont six assises au fond, un patron et deux rameurs. On la remplissait d'eau jusqu'aux bords, et on lui imprimait des balancements violents sans qu'elle pût couler. Une foule de nageurs s'y accrochaient tous du même côté; on pesait sur le mât jusqu'à le plonger dans l'eau. « Au moment où le mât était lâché, elle se relevait d'elle-même avec une rapidité surprenante, comme si un corps étranger, élastique et puissant, l'eût relevée avec force.

« Ce succès a étonné, poursuit l'auteur de la rela-

(1) *Mercur de France*, journal de politique et de littérature. — *L'Esprit des journaux*, août 1775, p. 344. — *La Gazette des arts et métiers*, 4 juillet 1776. — *L'Esprit des journaux*, août 1776, p. 343. etc.

tion , et a confirmé ce que M. de Bernières avait promis de faire, l'expérience d'une chaloupe insubmersible. Ainsi cette nacelle multiplie les secours contre les hasards de la mer : ele peut sauver non-seulement les hommes qu'elle porte, mais aussi ceux qu'elle traîne , et ses côtés deviennent presque aussi utiles que son intérieur ⁽¹⁾. »

Faut-il dire que , malgré la publicité donnée à l'invention du contrôleur-général de Bernières , malgré sa haute position et ses protections royales , il en fut au siècle dernier , de sa nacelle insubmersible , comme il en avait été cent soixante ans auparavant de celle du brave Razilly.

Aux Français l'honneur stérile de la découverte. Aux Anglais la gloire de l'application des bateaux-sauveteurs ou *life-boats* , dont ils attribuent l'idée à Lionel Lukin , qui reçut du roi un brevet en 1785.

D'autres veulent que Greathead , constructeur de bateaux à Shields , ait le mérite d'avoir produit le premier canot sauveteur. Après le naufrage du vaisseau *l'Aventure* , à l'embouchure de la Tyne , en 1789, un concours ayant été ouvert par une réunion d'habitants de South-Shields pour la construction du meilleur *life-boat* , Greathead l'emporta sur Wouldhave son unique concurrent, et ensuite des bateaux du modèle préféré furent établis sur quelques points du littoral.

(1) *L'Esprit des journaux*, août 1775.

Mais à l'époque où la première Société Humaine fondée par Wilham Hillary et Thomas Wilson était presque ruinée, — en 1849, — le fameux *life-boat* de Greathead ayant chaviré, lors du naufrage de la *Betsy*, encore à l'entrée de la Tyne, vingt braves sauveteurs se noyèrent.

Ce mémorable désastre, dont nous avons déjà parlé, eut pour conséquence la réorganisation soudaine de la Société, — et le duc de Northumberland, nommé en 1850 son président, proposa un prix de 100 guinées « à celui qui inventerait un bateau de sauvetage ayant, entre autres qualités indispensables, la puissance de se redresser de lui-même dans le cas où il viendrait à chavirer. » — Ainsi s'exprime textuellement M. Alph. Esquiros dans son étude sur *l'institution des life-boats* (1). Il n'en est pas moins vrai que les conditions du programme furent très-singulièrement, et, selon nous, très-maladroitement modifiées. Au premier moment, sous l'impression produite par la catastrophe, on dut être unanime sur ce point qu'il faut par-dessus tout préserver les sauveteurs de périr misérablement avec les infortunés qu'ils espèrent avoir sauvés. Le bon sens est d'accord avec l'humanité ; l'evidence frappe tous les esprits. La condition du redressement immédiat qui implique, selon nous, le degré maximum d'inchavirabi-

(1) *Revue des Deux Mondes*, 15 mai 1864.

lité ou de *stabilité* qu'on soit susceptible d'atteindre prime toutes les autres ⁽¹⁾. Mais, hélas ! surviennent bientôt les habiles entre les mains desquels le mieux sera toujours l'ennemi du bien. Les habiles, cette fois, ont dû être des marins imbus de leurs vieux préjugés professionnels, et les coefficients affectés aux qualités exigées des canots sauveteurs le furent dans les proportions suivantes :

1° A la marche à l'aviron, 20 ; — 2° à la marche à la voile, 18 ; — 3° à la *stabilité* et à la manière de s'élever à la lame, 10 ; — 4° à la place laissée en dedans à l'envahissement de l'eau, 9 ; — 5° à la faculté de se vider facilement, 8 ; — 6° aux caissons et aux autres manières de se tenir à flot, 7 ; — 7° à la *faculté de se redresser soi-même*, 6 (c'est tout à la fois *trop peu*, puisqu'il s'agit de la vie des sauveteurs et des naufragés recueillis, et *trop*, car cette faculté, sous les noms d'inchavirabilité ou redressement, devrait être confondue avec la *stabilité*, la première, selon nous, de toutes les conditions) ; — 8° à

(1) Cette opinion est fort controversée, et nous devons reconnaître que certaines constructions vicieuses donnent raison à nos contradicteurs. Les Danois, se fondant sur leurs arguments, ont repoussé comme nuisibles à la *stabilité* la vertu de redressement spontané. Nous n'en persistons pas moins dans la conviction que le redressement spontané peut non-seulement s'allier à la *stabilité* la plus grande, mais encore qu'il doit en être la conséquence rigoureuse dans les canots sauveteurs les mieux proportionnés et les mieux faits.

celle d'accoster facilement les plages , 4 ; — 9° à l'espace pour prendre des passagers , 3 ; — 10° au poids modéré pour le transport par terre , 3 ; — 11° à la protection du fond du bateau , 3 ; — 12° au lest , fer , eau ou liège (double emploi rentrant encore dans la question de *stabilité* , 3 ; — 13° pour divers détails accessoires , 6. — Total , 100.

Ce programme confus , compliqué , parfois contradictoire , semble résulter de concessions de détail que , par lassitude , après de longs débats , les membres du jury se seraient faites mutuellement comme pour en finir. Il manque d'unité ; l'on n'y reconnaît point l'esprit pratique qui caractérise ordinairement les Anglais. Mettant à part nos opinions sur l'idéal du bateau sauveteur , nous n'hésiterions pas à le rectifier ainsi :

1° Stabilité (inchavirabilité , redressement)	25	p. 100.
2° Insubmersibilité	20	»
3° Solidité , élasticité , dispositions quelconques laissant à bord toute sécurité après défoncement	15	»
4° Marche à la voile (ayant entre autres avantages l'espace plus grand réservé aux passagers)	12	»
5° Marche à l'aviron	11	»
6° Espace pour les passagers (impli-		

quant toutes dispositions prises pour en recueillir le plus grand nombre possible en dehors comme en dedans du canot)	8	»
7° Facilité d'accostage sur les plages.	7	»
8° Légèreté pour le transport par terre (affaire de chevaux, de charriots et de mécanismes dont il serait fâcheux, dans l'état actuel de nos connaissances mécaniques, de se preoccuper outre mesure, réserve faite de la question d'économie)	1	»
Qualités accessoires diverses	1	»

Nous partons, nous, avec le duc de Northumberland en personne, du principe élémentaire que le point principal est de ne pas noyer, pendant le trajet de retour, les sauveteurs avec les naufragés. Une fois ceux-ci recueillis, il faut, au besoin, pouvoir rester à la mer au milieu de brisants durant plusieurs heures ou même plusieurs jours. C'est pourquoi la stabilité (condition relative), l'insubmersibilité (condition absolue) et les dispositions à prendre pour que le défoncement de la barque n'entraîne point sa perte, sont, à nos yeux, les trois premières conditions primant même celles de marche.

Les circonstances dans lesquelles ont lieu les naufrages à la côte, varient presque à l'infini; par

conséquent, il est des cas nombreux où le sauvetage dépend de la célérité des secours; nous nous garderons bien de contester un fait incontestable. Mais, d'un autre côté, dans un nombre de cas bien plus grand sans comparaison, un retard même de plusieurs heures sera peu de chose relativement au défaut de sécurité pendant et après le transbordement. Enfin, puisque nous sommes en voie de progrès, — espérons-le du moins, — dès que, selon les prudents avis du capitaine Conseil, tout navire sera muni de scaphandres et autres engins de sauvetage, le retard dans la marche du *life-bout* cessera d'être un inconvénient comparable à ses imperfections sous les trois premiers rapports.

Si bien qu'aient fait les Anglais, il y a beaucoup mieux à faire dans l'intérêt de l'humanité. Les copier servilement ne serait point assez. Il nous importe à nous Français, premiers inventeurs, en attendant l'invention future du sauvetage mécanique, de devenir les meilleurs applicateurs et de donner à notre tour l'exemple à toutes les nations. Il nous importe d'apprendre, d'enseigner, de généraliser l'art de rendre insubmersibles les chaloupes quelconques dont les gens du littoral et les marins ont l'habitude de se servir. Dans tous les pays, comme en Danemark où l'on a dû céder aux volontés des habitants des côtes, l'usage habituel de tel ou tel genre de canot, de mâture et de voilure, est une garantie de bonne manœuvre.

Se fier aux seuls bateaux spécialement construits pour le sauvetage, et par suite très-différents des barques du canton, ne sera jamais suffisant. Toute embarcation de mer peut, à peu de frais et en peu d'instant, acquérir des qualités presque égales à celle des *life boats*.

Voilà ce qu'il faut faire entrer dans la pratique ; on multiplierait ainsi le bienfait à un point incalculable.

Toutefois, aucun progrès ne pouvant être réalisé d'emblée, nous louons sans réserve les efforts de la Société Centrale de Sauvetage qui a commencé par se procurer des bateaux excellents et par les poster sur les points les plus dangereux.

De tous les préceptes, les meilleurs sont les exemples. Agissons d'abord ; le mieux découlera du bien. Seulement ne perdons point de vue que *le mieux est possible*.

Les Anglais n'ont pas atteint la perfection, loin de là. Leurs *life-boats* des modèles supérieurs sont susceptibles d'améliorations considérables, surtout sous le rapport capital de la stabilité. Et en outre on peut suppléer aux *life-boats* de manière à augmenter de beaucoup les chances de salut pour les naufragés.

L'excellente organisation du service de sauvetage sur les côtes Britanniques et l'inépuisable générosité

de la population anglaise envers cette œuvre de salut sont dignes d'admiration et doivent surexciter l'émulation de toutes les nations civilisées.

En 1850, les inventeurs et constructeurs répondirent en foule au généreux appel du duc de Northumberland. On était loin du temps où Greathead et Wouldhave furent seuls à concourir : deux cent quatre-vingts projets ou modèles furent soumis au jury d'examen. En février 1851, le prix fut décerné à M. J. Beeching (de Great-Yarmouth), qui s'était approché du programme dans la proportion de 84 %. M. Hinks (de Devon) avait atteint 78. MM. Fasel, Bromley, Sharpe et plusieurs autres proposèrent des installations utiles. MM. Palmer, déjà cité, dont l'embarcation, inventée dès 1828, est surtout faite en vue d'être embarquée à bord, Costain, White, Plenty, Teesdale, Farrow, Richardson, Parratt, Clarkson, Carte, Wake, Lister, Orton, Morgan-Wake, Lahure (du Havre), à qui fut décernée l'une des *prize-medals*, et autres, soumièrent d'excellents modèles à la commission présidée par le capitaine Washington, qui en examina les mérites dans un rapport très-complet. En résumé, l'idée avait été suffisamment élaborée pour qu'en s'inspirant des travaux des concurrents l'on pût réaliser troistypes principaux d'embarcations, qui ont été adoptes et qui sont répartis sur cent quatre-vingt-dix stations, au minimum, car leur nombre tend continuellement à s'ac-

croître. La Société Humaine Britannique a sauvé, depuis sa fondation, près de quatorze mille personnes, — ce qui est beaucoup relativement au passé, mais bien peu eu égard à la moyenne des victimes qui est annuellement de deux mille cinq cents sur les seules côtes du Royaume-Uni ; — la proportion des sauvetages sur les sinistres, n'ayant été, en quarante années, que de douze sur cent.

On lit dans l'*Illustrated London News* du 4 décembre 1858 : « Quoique le prix eût été décerné à Beeching, on crut pouvoir faire mieux. En conséquence, M. Peake (ingénieur), assisté du maître-constructeur de l'arsenal de Woolwich, fut chargé de la confection d'un modèle qui a subi depuis quelques modifications, et le résultat définitif a été le *life-boat* actuellement adopté. »

« Tous les bateaux de ce genre ont été jusqu'à présent fabriqués exclusivement par MM. Forrestt (de Limehouse). Quelques localités possèdent encore des canots de construction différente, mais tous ceux que l'on fait désormais sont conformes aux plans de M. Peake. »

Leur prix est d'environ 200 livres sterling (5000 fr.) Les charriots pour leur transport par terre coûtent de 50 à 100 livres ; et les maisonnettes où on les remise à peu près autant.

L'établissement complet serait donc d'environ 10,000 fr.

Par parenthèse, M. Forrestt reçut, en novembre 1858, la commande de trois bateaux de sauvetage de trente pieds de long, pour la Russie.

D'après M. Alphonse Esquiros, qui nous semble mieux renseigné que l'*Illustrated London News*, chaque *life-boat* coûte avec les accessoires 500 à 600 livres sterling (soit 13,000 à 14,000 fr.). Le bateau lui-même revient à 300 liv. st.; ses frais de transport sont de 100 livres; la maison pour le loger (*boat-house*), coûte 150 livres.

D'après un document officiel le prix du *life-boat* Peake est de 340 fr. par mètre de longueur.

Le neuvième numéro des *Annales du Sauvetage maritime* publiées par la Société Centrale (septembre 1866), est consacré au devis descriptif, avec figures du canot qu'elle emploie. On y lit en note page 305 :

« Le type du canot de sauvetage adopté par la « Société Centrale, a été créé en 1852, par M. Peake; « constructeur anglais. » — *Créé* nous paraît un peu vif; il nous semble qu'on fait ici bon marché du grand concours de 1850 et des travaux du lauréat Beeching. — « La société anglaise des *life-boats* l'a adopté presque exclusivement et lui a fait subir de nombreux perfectionnements. » — Ces nombreux perfectionnements, dont M. Peake en personne est l'auteur principal, n'ont pas été *subis* avec une résignation complète par les inventeurs concurrents

qui avaient, eux, véritablement créé des canots de sauvetage. On verra au paragraphe *Pièces justificatives*, que M. Lahure, du Havre, se plaint que ces perfectionnements aient été empruntés, sans son concours, aux modèles de son invention. — (Voir page xx ci-dessus la citation de Beranger : *Comme anglaise on lui rend justice*). — « MM. Forrestt et « Son, de Londres, qui construisent presque tous « les canots de cette institution (la Société des *life-boats*), ont fourni à notre Société ses premières « embarcations. Celles mises en service depuis, « sortent des chantiers de M. Normand, au Havre, « et des forges et chantiers de la Méditerranée à La « Seyne. »

L'inventeur dans tous les pays et dans tous les temps, est un Raton qui tire les marrons du feu, et le *sic vos non vobis* virgilien reste, hélas ! impitoyablement vrai. — L'inventeur d'appareils de sauvetage est un sauveteur. — On l'oublie.

Le sans- façon avec lequel petits ou grands ne tiennent aucun compte de la part qu'il a prise à l'œuvre est une iniquité révoltante. Notre ingratitude de prétendus civilisés, soi-disant honnêtes, envers les hommes qui se dévouent à faire des inventions dont on les dépouille et dont on profite, ressemble moins au brigandage de Calabre qu'au cannibalisme Neo-Zélandais. Notre société moderne est engraisée

de la chair et du sang d'infortunés qu'elle a dévorés sans miséricorde, après les avoir condamnés à l'*amende préventive* du brevet sans garantie dont la déchéance peut tenir à quelques heures de retard pour le paiement de ladite amende : — la réunion de toutes les méchancetés les plus ineptes et les plus barbares !

Faire payer un impôt sur une propriété encore improductive et fatalement onéreuse : donc décourager au lieu d'encourager ;

Le faire payer pour le même objet dans tous les pays à la fois, sous peine de perdre tout droit au-delà de certaines frontières : donc ruiner *internationalement* ;

Accepter le paiement de cet impôt sur une propriété trop souvent imaginaire, c'est-à-dire sur une invention déjà tombée dans le domaine public ou déjà brevetée et payant d'autre part l'annuité : donc bénéficier d'une erreur, c'est-à-dire tromper ;

Pour un retard dans le paiement de l'annuité, confisquer tout, par une inique exception à ce qui a lieu pour les impôts de tous autres genres : — donc consommer sans pitié la ruine de l'inventeur à bout de sacrifices ;

L'abandonner à toutes les incertitudes, le laisser en proie à toutes les fraudes de l'imitation, ne rien garantir, ne point assister ce misérable qui meurt à la peine ; ne lui offrir que l'illusoire avertissement de

catalogues sans nombre, mal faits, mal coordonnés, différents chez toutes les nations, imprimés dans toutes les langues, inextricable dédale, où il s'égare infailliblement, et de plus ne lui reconnaître aucun droit si, d'aventure, dans un livre quelconque, un auteur, peu soucieux d'agir, a enfoui une idée semblable à celle qu'il veut, lui inventeur, mettre en pratique, — telle est la situation en présence de l'éclairage au gaz, des moteurs internes, des chemins de fer, du télégraphe électrique et de la multitude d'autres bienfaits dont l'Invention nous a successivement enrichis.

Non ! les termes dont nous venons de nous servir n'ont rien de trop énergique.

Le *life-boat* Peake du type n° 2, a les qualités les plus saillantes. Une longue et heureuse pratique l'a rendu célèbre en Angleterre et cher au capitaine Ward, inspecteur de l'Institut National des canots de sauvetage. Le 8 mai 1865, à Cherbourg, son mode de construction, sa légèreté, sa solidité, ses formes et ses autres qualités, lui ont valu les suffrages d'une commission d'officiers et d'ingénieurs de la marine impériale, rassemblée pour juger des mérites de plusieurs canots sauveteurs, dont trois de construction française.

L'un de ces derniers, dû à M. Grandin, arrivait de Saint-Malo; les deux autres, le bateau Lahure et le

bateau Mouë venaient du Havre, où ils sont déplorablement en rivalité depuis un grand nombre d'années.

Les épreuves furent dirigées par des hommes de mérite, animés par dessus tout du désir de résoudre la question dans l'intérêt de l'humanité, sans se laisser influencer par aucune considération étrangère. Animé comme nous le sommes du même dessein, nous ne craignons pas d'ajouter que, par la force des choses, les épreuves ne purent être assez concluantes, car le beau temps ne permit pas une course à la mer par une de ces brises formidables qui font les temps à naufrages. Or, c'est évidemment sous la tempête qu'il convient de comparer les instruments destinés à lutter contre elle.

Quiconque a suivi de près des expériences mécaniques sait que la pratique donne trop souvent des démentis aux présomptions les mieux fondées. L'étude des précédents de tel ou tel canot considère isolément, les inductions que les meilleurs juges peuvent tirer de son aspect, ne sont que des probabilités garantissant contre l'erreur absolue, non des certitudes quand il s'agit de se prononcer entre des modèles divers.

Il a été parfaitement établi que : « des quatre canots essayés à Cherbourg, — le *life-boat* n° 2 y compris, — c'est la chaloupe Mouë qui possède au plus haut degré la qualité du redressement. »

C'est par la stabilité que pèchent généralement les *life-boats* anglais, dont la quille est moins lourde et le pont de la cale sensiblement plus élevé, d'où il suit que, les naufragés une fois recueillis, les hauts sont relativement si chargés que le trajet de retour offre les plus grands périls. Il est constant que les *life-boats* ont à maintes reprises noyé sauveteurs et passagers, malgré leur inchavirabilité prétendue, qualité qui, d'après les lois de l'équilibre, ne pourra jamais être obtenue qu'approximativement ⁽¹⁾.

Au volume *la Vie navale*, nous avons complètement décrit la chaloupe Mouë dont le caractère propre est la non symétrie dans le sens longitudinal. — « L'un des deux côtés de l'embarcation, avons-nous dit, *l'un des deux seulement*, — et c'est en ceci que réside la très-simple et très-lumineuse invention propre à Mouë, — est garni d'un soufflage, vaste réservoir d'air, combiné de manière à faire contre-poids et réciproquement, à une quille en fer de 870 kilogrammes. Ce poids énorme et la boîte longitudinale unique, le tout en harmonie avec le reste de l'installation, rendent le redressement certain et prodigieusement prompt, soit à l'aviron, soit sous

(1) Les inventeurs français intéressés à recueillir les faits de nature à diminuer notre confiance dans les *life-boats* anglais, en ont signalé un nombre trop considérable. Voir ci-dessous au § *Pièces justificatives*.

voiles ⁽¹⁾. — En 1858, l'expérience a démontré que, sabordée au-dessous de la flottaison, elle se redresse avec une facilité extrême ⁽²⁾, et enfin de très-gros temps elle porte très-bien la voile ⁽³⁾.

Par une lettre en date du 1^{er} décembre 1858, l'amiral Hamelin, ministre de la marine, félicitait l'inventeur « *d'avoir introduit dans la construction de ce genre d'embarcations l'idée nouvelle d'un fluteur non symétrique.* (Textuel). »

Dès 1855, ou la chaloupe Moué se trouvait à l'Exposition universelle de Paris en parallèle avec le *life-boat* Peake, elle était parfaitement décrite et appréciée à sa valeur par le rapporteur de la classe *Marine*, M. le baron de la Roncière-le-Noury, qui disait textuellement : — « Ce bateau de sauvetage est évidemment insubmersible, et il a, à nos yeux, l'avantage d'une très-grande simplicité. C'est la réunion de ces deux qualités qu'il est du plus grand intérêt d'encourager ⁽⁴⁾. » Une médaille de deuxième classe fut, en conséquence, donnée à l'inventeur. Elle avait d'autant plus de prix que la Commission se montra très-sévère envers quatre autres concurrents : un Français, M. Petin; deux

(1) LA VIE NAVALE, ch. XII, inventions et progrès, § *Canot insubmersible Moué* et note G à la deuxième édition du même ouvrage *De la chaloupe Moué*

(2) *Journal du Havre* du 18 mars 1858.

(3) *Journal du Havre* du 1^{er} mai 1858.

(4) Rapport du Jury mixte international, t. II, p. 26, 27..

Anglais, M. Edmeston et M. Berthon, auteur d'un bateau en étoffe imperméable pouvant se plier comme un soufflet; un Américain, M. Flagg, dont la barque, une fois à terre, devait se métamorphoser en tente. Des expériences ayant eu lieu le 28 septembre, on lisait au *Moniteur de la Flotte* du 13 octobre : « Les résultats donnés par ces embarcations insubmersibles n'accusent pas encore, à notre avis, des progrès véritablement pratiques. »

En 1866, sur la dangereuse barre d'Arcachon, la chaloupe Mouë s'est constamment comportée de telle sorte qu'une médaille d'argent du grand module a été décernée à son auteur, au nom du comité de l'Exposition Internationale de pêche et d'aquiculture. Voici ce qu'atteste un capitaine-armateur, membre de ce jury :

• Nous, G. Suret, commandant la chaloupe *le Mystère* (de première marche), jaugeant 24 tonneaux, construite à Royan, pour compte de M. Pinson, syndic des pilotes de Royan; Mouliets et Lalegrand, matelots, composant l'équipage de ladite chaloupe,

• Déclarons que, le 18 août 1866, nous trouvant dans la passe d'Arcachon, avec grande brise, vent du nord, mer très houleuse, chaque lame couvrant de l'avant à l'arrière, — le bateau de sauvetage insubmersible du système Mouë, du Havre, monté par des matelots du brig de l'État *le Léger*, stationnaire d'Arcachon, sortant des passes en même temps que nous,

• Avons remarqué que ledit bateau de sauvetage se comportait parfaitement à la mer, et n'embarquait pas la moindre goutte d'eau, tout en nous gagnant de vitesse.

• Arcachon, le 8 octobre 1866.

• SURET. »

N'omettons pas de dire que le canot de sauvetage concurrent, inventé par M. Lahure, a été jugé digne également de la médaille du grand module, et que la Société Centrale ayant envoyé à Arcachon des spécimens ou des modèles de ses divers engins, le jury l'a inscrite en tête des récompenses décernées pour la classe des instruments de sauvetage.

Le *life-boat* Peake, embarcation que j'ai qualifiée d'excellente, ce qui ne veut pas dire qu'elle soit la meilleure possible; — sa reproduction française, trop exclusivement adoptée, selon moi, par la Société Centrale, dont le devoir est de rechercher le mieux sans trêve et sans fin; — le bateau sauveteur de Brême, peu différent de ces *life-boats*, — plusieurs autres bateaux anglais, pour navires, les uns à quilles en bois et seulement insubmersibles, les autres à quilles en fer, — un modèle agréable à l'œil d'un marin de la barque de sauvetage à voiles en usage sur les côtes de Norfolk et de Suffolk, belle chaloupe à forte ceinture de liège, sans dômes d'avant ni d'arrière, — une autre chaloupe à voiles proposée par M. Devrient, de Dantzic, celle-ci surchargée de gaillards et de roufs, divers modèles américains, belges, espagnols, etc., sans parler de radeaux plus ou moins manœuvrables, — le bateau en tôle d'acier de M. Lahure, et enfin le premier et le plus petit des bateaux construits par le pauvre Mouë qui n'en avait plus d'autre à sa disposition, ont figuré concurrem-

ment à l'Exposition universelle de 1867. Ainsi, par l'étude comparative de ces types variés, j'ai eu la bonne fortune de pouvoir me confirmer dans mes propres opinions.

Les gaillards de la chaloupe Mouë sont à ponts presque plats, tandis que ceux des *life-boats* anglais, anglo-français ou allemands sont très-convexes et beaucoup plus exhaussés, ce qui donne d'autant plus de prise au vent et à la lame de bout. Son exemplaire du grand modèle, celui qui fut essayé à Cherbourg, pèse 3,700 kilogrammes, les deux autres barques françaises environ 2,800 chacune, le *life-boat*, 2,140. Mais quelques perfectionnements mécaniques apportés aux charriots, et deux ou trois chevaux de plus, feraient disparaître cet inconvénient largement compensé par le prix de revient comparatif.

En outre, il est un très grand nombre de stations où l'emploi du charriot est tout-à-fait inutile. Les marins aimant à jouer à la cavalerie, on a naturellement exagéré l'importance du charriot, importance incontestable toutefois, en certains parages. Si les barques de salut étaient assez multipliées pour qu'on pût en poster sur rouleaux, sur chantiers glissants, sous porte-manteaux comme à Dunkerque, sous grue tournantes, ce qui vaudrait bien mieux pour les jetées analogues, à flot dans l'avant-port comme au Havre, en des points divers comme à Boulogne, la question de légèreté pour le transport par

terre serait reléguée d'autant plus loin, que, contre la grosse mer, et dans les barres surtout, cette légèreté absolue, loin d'être un avantage, offre souvent de graves inconvénients.

Un bateau du système Mouë coûterait 4,000 fr., un *life-boat* nous en coûte 7,000. Pour le prix de quatre de ce dernier genre, on en aurait donc sept, considération qui n'est pas sans importance au point de vue de la multiplicité des stations de secours.

Il est évident, par parenthèse, que, sous le rapport financier, la Société Centrale de Sauvetage rencontrera d'autant plus d'appuis qu'elle aura, dès le principe, fait sentir son action en un plus grand nombre de localités.

Les arguments émis par le journal *le Paquebot* sous le titre : *Aide-toi le ciel t'aidera* sont à double effet (¹). *Le Paquebot* a mille fois raison d'inviter les divers centres maritimes à seconder la Société Centrale, mais, d'autre part, celle-ci recevra d'autant plus d'aide de la part des populations du littoral qu'elle les aura plus vite aidées.

Mais nous risquons jusqu'à un certain degré d'être taxé de partialité en faveur d'un canot que nous préconisons depuis plusieurs années, et surtout depuis que nous avons été cause que, le 27 avril 1864, Alexandre Dumas en fit l'acquisition pour la

(¹) Voir les *Annales du Sauvetage maritime*, février 1867, t. II, p. 72.

Société de Sauvetage de Naples , dont il est le fondateur.

C'est pourquoi il convient de laisser la parole à un juge impartial à coup sûr, puisqu'il est en quelque sorte concurrent de Mouë lui-même ; nous parlons du capitaine Conseil , qui a , comme on sait , pour système d'approprier au sauvetage côtier les embarcations quelconques , par le double motif de l'économie la plus grande et de la meilleure manœuvre de canots que les gens de chaque pays sont , dès l'enfance , exercés à faire agir.

« Je crois , dit-il , que le canot Mouë est une très-bonne embarcation de mer ; et , pour porter secours , si j'avais à choisir , je le préférerais au *life-boat* anglais.

« C'est à Brest , c'est à Cherbourg , dans un coup de vent , que j'aimerais à comparer le bateau Mouë au *life-boat*. A Brest , par un coup de vent de sud-ouest , j'enverrais les deux bateaux , à la voile et à la rame , chercher une dépêche sur l'un des corps-morts mouillés en rade. A Cherbourg , je les enverrais la chercher à la digue par vent de nord. »

Ajoutons que , selon nous , la joute à la voile doit primer celle à la rame ; secondement , qu'une épreuve où on laisserait aux concurrents pleine liberté de manœuvre pour se diriger, par forte brise de bout et courant contraire , soit à la voile , soit à

la rame, comme bon leur semblerait, est de stricte équité; — et, enfin, que ce n'est pas une dépêche, mais un chargement représentant comme poids ⁽¹⁾ et comme encombrement des naufragés recueillis, qu'il faudrait aller chercher sur la digue ou sur le corps-mort, et ramener ensuite au point de départ.

« La préférence de l'un des systèmes sur l'autre, écrivait le capitaine Conseil dans *la Patrie* du 12 juillet 1865, n'est pas une question d'amour-propre national; je vois, moi vétéran du sauvetage, la question d'humanité. Si réellement le bateau anglais a de meilleures qualités que le bateau Mouë, il faut le prendre, dùt-il coûter 10,000 fr., de préférence au bateau français à 2,000 ⁽²⁾; car il s'agit ici non-seulement de sauver les naufragés, mais encore de ne pas exposer les sauveteurs eux-mêmes à se noyer. J'avoue que, à qualités égales, je donnerais la préférence au bateau français, suivant à cet égard l'exemple de nos voisins d'Outre-Manche; mais, je le répète, on ne peut juger cela que dans un coup de vent, et, puisque maintenant la Société Centrale possède des bateaux anglais, il serait bien facile de faire cette épreuve avant qu'elle ait acquis toutes

(1) L'emploi des gueuses en fer, très désavantageux au canot expérimenté, n'est rationnel sous aucun des rapports de densité, arrimage, encombrement. Le mieux serait de se servir de mannequins.

(2) Ces chiffres sont arbitraires, l'écart n'étant pas aussi grand à beaucoup pres.

les embarcations de sauvetage dont sans doute elle aura besoin. »

Peut-on rien proposer de mieux ?

On a vu qu'en Angleterre, après la catastrophe de 1849, deux cent quatre-vingts plans ou modèles de canots sauveteurs furent présentés au jury, qui n'en adopta aucun tel quel, puisque celui du lauréat Beeching dut être modifié avec la collaboration de l'ingénieur Peake. Cela même indique qu'il serait possible d'emprunter au moins certaines dispositions au système Mouë, qui, sous le rapport du redressement, de la *stabilité* d'après nous, l'emporte sur tous les autres systèmes connus.

Une commission nommée en 1856 par la chambre du commerce du Havre, évaluée au minimum de 8,000 kilogr. la force qu'il a fallu dépenser pour retourner la chaloupe quille en l'air. Cette même commission, l'ayant essayée de gros temps, constate qu'elle marche et se comporte bien, qu'elle peut sauver beaucoup de monde et qu'elle a de bonnes qualités à la mer. (1)

Une étude fructueuse est donc à faire. Comme en toutes choses, les améliorations, les perfectionnements, les progrès sont possibles en fait de sauvetage.

Si maintenant nous descendons à des considérations d'un ordre moins général, nous dirons quelques mots

(1) Rapport du 27 janvier, — et rapport des 9, 23 septembre, 16 octobre, 7 et 17 novembre 1856

en faveur des hommes de bien qui, dans notre pays, ont laborieusement devancé la formation de la Société Centrale, — en faveur de M. Lahure, qui n'a cessé de consacrer son intelligence et ses capitaux à produire des canots sauveteurs en fer et en acier, doués de qualités remarquables, — en faveur du constructeur de Saint-Malo, M. Grandin, qui a répondu au premier appel de l'association, — en faveur surtout de Mouë, simple matelot, qui, malgré sa pauvreté, lutte avec une persévérance héroïque contre la mauvaise fortune pour faire triompher le principe élémentaire auquel sa barque doit la vertu de redressement infailible qui la caractérise.

Ces précurseurs de l'œuvre, ces collaborateurs, anticipés, sont au moins dignes de sympathie et d'encouragement. Selon nous, qui avons mille raisons de connaître les souffrances des inventeurs, ils méritent davantage.

En Angleterre, la mémoire de Lionel Lukin est demeurée en vénération; en France, les noms de Razilly et de Bernières, comme premiers inventeurs des bateaux insubmersibles, sont restés inconnus. En Angleterre, Greathead fut comblé de récompenses : la Société des arts lui décerna une médaille d'or; *Trinity House* lui donna 100 liv. sterling; le *Lloyd* 100 autres; le parlement 1200. Après avoir rendu les plus grands services le *life-boat* Greathead, vaincu par la tempête, noya pourtant vingt braves marins. Beeching, qui n'avait approché qu'à 84 % du pro-

gramme tracé par la Société humaine, reçut néanmoins un prix de cent guinées, auxquelles le duc de Northumberland en ajouta cent autres pour mettre le projet à exécution.

C'est ainsi que l'on doit indemniser, stimuler les inventeurs, et les empêcher de regretter dans leurs vieux jours les sacrifices qu'ils ont dû s'imposer pour réaliser des œuvres recommandables.

Du reste, nous rangeons sur la même ligne que les inventeurs tous les hommes qui, comme le capitaine Conseil entre autres, se sont exclusivement consacrés à faire progresser des questions utiles, ou encore ceux qui, tels que William Hillary, Castéra et Larking, prennent généreusement l'initiative d'organisations analogues à l'Institut des *life-boats*.

La Société Centrale de Sauvetage des naufragés a un rôle sublime à remplir.

En appliquant à ses actes une méthode moins étroite, moins routinière que la méthode anglaise, elle imprimerait à la question un mouvement d'autant plus nécessaire que les sinistres ne cessent d'augmenter même sur les côtes britanniques.

En prenant énergiquement l'initiative des mesures de tous genres propres à faire entrer *les engins sauveteurs à bord des navires, et l'art du sauvetage dans le métier de marin*, — en appliquant avec une infatigable opiniâtreté son influence et ses capitaux, à faire prévaloir l'idée élémentaire que le secours doit

être en permanence sur tous les bâtiments de mer, — elle accomplirait la plus généreuse des missions.

Ce que ne peut un seul homme dont la voix se perd, dont les efforts sont impuissants, qui se lasse, se décourage et meurt, une association bien organisée, et par conséquent impérissable, le peut toujours. Pétitions, projets de réglemens et de lois, — publications spéciales, publications populaires, cours et entretiens vulgarisateurs, — insertions dans les journaux, et spécialement dans ceux du littoral, à propos de chaque sinistre commenté et jugé au point de vue du sauvetage, — instances continuelles auprès des pouvoirs tant pour une bonne législation française que pour d'efficaces conventions internationales, — procès devant les tribunaux lorsqu'il y aurait possibilité, — alliance offensive et défensive avec les assurances dont les intérêts par la force des choses sont conformes à l'objet de sa belle mission, — dons multipliés d'engins de sauvetage aux pêcheurs et aux caboteurs les plus pauvres, — encouragemens et récompenses, non aux téméraires qui, au mépris des règles de l'art, risquent le plus bravement leurs vies, non, mille fois non, mais à ceux qui, se garantissant eux-mêmes autant que possible, auront donné le fructueux exemple de sauver, en procédant selon les meilleures méthodes et *fut-ce sans périls*. (Quand les téméraires qui dédaignent l'emploi des ceintures de sauvetage, des barques rendues insubmersibles, des flotteurs quelconques, pé-

rissent victimes de leur dévouement mêlé de fanfaronnade, leur mort, qu'on n'attribue jamais à leur imprudence, ralentit le zèle des riverains du canton et empêche trop souvent de secourir des naufragés que l'on aurait pu sauver.)

Voilà l'esquisse d'un programme qui, à l'application, se compléterait de lui-même.

La Société Centrale se doit à elle-même, elle doit à la France et au monde maritime de faire de grandes choses. — Elle n'a qu'à vouloir pour pouvoir. Par le bien même qu'elle fera, elle assurera sa propre existence, car l'opinion publique ne permettra jamais qu'elle disparaisse, et le gouvernement n'hésitera pas à la soutenir, c'est-à-dire à la doter d'un budget imposant, dès qu'elle aura prouvé par ses œuvres qu'elle est ce qu'elle veut être, une féconde institution de paix et de progrès fraternel.

PIÈCES JUSTIFICATIVES.

La question des bateaux de sauvetage est trop importante pour que nous passions sous silence les funèbres arguments invoqués contre les *life-boats* anglais par les inventeurs nos compatriotes.

Désastre de Lytham.

Dans le recueil des publications de la Société Havraise d'études diverses, trentième année (1864), M. Labure relate les faits suivants :

• Le *Times* du 4 octobre 1852 annonce que devant le petit port de Lytham, près Preston, un essai du bateau grand prix venait de coûter la vie à 8 hommes sur 10 qui le montaient; que ce bateau ayant chaviré à la voile, resta la quille en haut, et que l'on vit de terre les hommes composant son équipage et qui étaient parvenus à remonter sur la carène, enlevés successivement jusqu'au dernier par les coups de mer, et enfin qu'on les croyait tous perdus; mais que le bateau ayant été poussé, toujours la quille en haut, vers la plage par le vent et la mer, on eut le bonheur d'y retrouver bien vivants deux hommes qui, au moment où il avait chaviré, s'étaient cramponnés à ses bancs et étaient restés entre ces mêmes bancs et le pont du bateau.

• Ce résultat n'est pas un fait isolé : dans un autre numéro du même journal, et postérieur de trois jours seulement, on lit encore la narration d'un essai fait devant un autre port, Carnawon, d'un bateau des mêmes formes et du même système qui resta aussi chaviré la quille en haut; et si un désastre aussi affreux que celui de Lytham fut évité à Carnawon, cela ne fut dû qu'à un vapeur qui se trouvait sur les lieux et qui parvint à recueillir l'équipage du bateau chaviré et à empêcher que les treize malheureux qui le composaient et étaient remontés sur sa carène ne fussent, comme dans l'essai de Lytham, enlevés successivement par les coups de mer, du poste désespéré où ils avaient trouvé un refuge momentané.

• Les Anglais qui, après le grand désastre de Lytham, firent l'enquête que de pareils événements provoquent toujours dans leur pays, se bornèrent, il est vrai, à attribuer le malheur à ce qu'on avait mis trop de voiles; mais il n'en est pas moins de la dernière évidence, que la vraie cause fut que les bateaux chavirés, restent la quille en haut et sont à peu près aussi stables dans cette position que lorsqu'ils sont quille en bas.

• Les numéros du *Times* où ces événements sont racontés ont été présentés en original à la chambre de commerce

du Havre qui conserve les copies des articles contenant la relation. »

« Jusqu'en 1852, a écrit M. Esquiros, ceux qui cherchaient à animer les bateaux d'une force en quelque sorte personnelle de redressement, ou, comme disent les Anglais, de *self-return*, étaient accusés de chasser aux fantômes. »

M. Labure ajoute dans l'article cité ci-dessus :

« L'importance qu'on attache en Angleterre à ce que les bateaux de sauvetage soient aussi difficiles à chavirer que faire se peut est telle qu'à la première exposition de Londres, le grand prix accordé par le célèbre duc de Northumberland fut décerné à l'auteur de bateaux qu'on considérait comme ne pouvant être chavirés. »

Faut-il à ce sujet dire à notre tour que, pour aucun genre imaginable de canots, simples ou même conjugués, de radeaux ni de bales, l'inchavirabilité absolue n'est possible. Le problème est, et demeure radicalement insoluble, attendu qu'à force de palans l'homme parviendra toujours à retourner sens dessus dessous un système quelconque, et, par conséquent, que la tempête et le ressac, forces naturelles d'une incalculable puissance, doivent en certains cas produire les mêmes effets que les leviers mus par la mécanique humaine.

Mais ce qui est possible, c'est le redressement spontané infallible; ce qui est possible c'est un maximum de stabilité tel qu'il faille le plus rare

concours de désordres dans les éléments pour que l'appareil soit retourné à l'envers ; ce qui est très-possible, enfin , par un ensemble de précautions pratiques , c'est d'accroître dans la proportion la plus rassurante , la chance de salut des sauveteurs et des naufragés recueillis.

Naufrage de la MARY-STODDART.

On lisait dans le *Journal du Havre*, du 19 mai 1858 :

Un terrible événement de mer où onze infortunés ont perdu la vie , a répandu dernièrement la consternation dans la population maritime de Dundalk , sur les côtes d'Irlande , visitées par une épouvantable tempête.

Le trois mâts *Mary-Stoddart*, dressé par le courant de flot, et chassant sur ses ancres , était allé s'échouer sur un banc, où il se trouvait dans la plus fâcheuse situation , présentant le travers à la lame qui déferlait avec une violence extrême. Dès que le fait fut connu à Dundalk , on s'occupa d'organiser les secours , bien qu'il n'y eût que peu d'apparence de réussite. Du rivage on pouvait distinguer les malheureux naufragés réfugiés dans le gréement , car il était impossible de rester sur le pont assailli par les lames. Les vents soufflaient en foudre du sud-est , direction où s'ouvre la baie , et la mer était dans un état de furie indescriptible. Néanmoins, deux embarcations montées chacune par six intrépides marins, tentèrent de prendre le large , mais après avoir lutté avec acharnement contre vent et marée , elles furent obligées de revenir à terre.

* C'est alors, dit le récit anglais auquel nous empruntons

- ces détails, c'est alors que l'on a vu combien peu les em-
- barcations de sauvetage méritent le nom qu'on leur donne.
- Elles avaient toutes les peines du monde à ne pas chavirer,
- et les hommes qui les montaient étaient obligés de songer
- plus encore à leur propre salut qu'à la mission de secours
- qu'ils avaient si vaillamment entreprise. •

Les naufragés restèrent donc toute une nuit affreuse dans le gréement de leur navire battu par la lame. Le lendemain, de nouvelles tentatives eurent lieu pour les secourir, mais le sauvetage de ces malheureux devait être chèrement acheté.

Trois autres bateaux furent mis à la mer; ils arrivèrent presque ensemble auprès du trois-mâts *Mary-Stoddart*, mais là, un d'eux fut chaviré par un paquet de mer, puis dressé sur les récifs, où la vague se brisait en avalanches d'écume. Ce bateau était monté par une vaillante équipe, que dirigeait un brave capitaine, M. Kelly, qui, la veille s'était déjà exposé avec une abnégation héroïque pour le même sauvetage. Les deux autres embarcations réussirent à sauver les hommes du bateau chaviré, mais le capitaine Kelly disparut au moment où on allait le saisir.

Parmi ceux qui ont été recueillis, trois ne tardèrent pas à rendre le dernier soupir dans les embarcations, épuisés qu'ils étaient de fatigue et de froid. C'étaient trois pères de famille. Les deux bateaux durent faire retraite, et laisser encore sans secours les naufragés du bâtiment échoué.

Cependant, les deux tentatives infructueuses, dont la dernière avait eu une si fatale issue, ne découragèrent pas l'intrépide population maritime de la côte. Le bateau garde-côtes, commandé par M. Robert Shankey, partit du nord de la baie, et après des prodiges d'adresse, réussit à accoster le trois-mâts, dont l'équipage était toujours transi de froid dans le gréement, pendant que la coque menaçait à chaque minute de se démembrer. Le bateau prit à bord sept hommes, et les transporta à terre plus morts que vifs; dans un second voyage, il en prit encore quatre, le capitaine quittant son bord le dernier.

Il n'est pas besoin d'ajouter que les soins les plus dévoués entourèrent aussitôt l'équipage naufragé, privé de nourriture depuis deux jours, et considérablement réduit, sept hommes ayant succombé aux fatigues de cette longue nuit de désespoir.

Ce qu'il y a d'admirable dans cet événement, c'est la courageuse opiniâtreté des habitants de la côte à envoyer des secours à bord, par la mer la plus affreuse qu'on eût jamais vue, et avec la perspective d'une mort imminente. Aussi, les sociétés de sauvetage, ont-elles distribué des récompenses bien méritées à ces braves marins. Au moment où le bateau de M. Shankey était à moitié route, dix autres canots de sauvetage se dirigeaient de divers points de la baie vers *la Mary-Stoddart*.

C'est dans des circonstances semblables aussi, qu'il serait infiniment précieux d'avoir un bateau de sauvetage digne de ce nom, c'est-à-dire réellement insubmersible, problème que nos voisins, pourtant si avancés en tout ce qui se rattache aux choses maritimes, semblent n'avoir pas encore résolu d'une manière complètement satisfaisante; et, à ce propos, nous ne saurions nous empêcher de rappeler l'attention sur le système de M. Mouë, qui a subi, aux yeux de toute notre ville, de si victorieuses épreuves, et où l'équipage sauveteur est au moins à l'abri du danger d'être lui-même chaviré et perdu.

Accident du bateau la REINE-VICTORIA.

La Société Humaine de Calais ayant perdu, les 21 et 22 janvier 1858, tous ses canots qui furent démolis dans les diverses tentatives faites pour secourir l'équipage de la goëlette anglaise l'*Excel*, le gouvernement britannique lui fit don d'un *life-boat* du meilleur modèle, nommé *la Reine Victoria*, de trente-

quatre pieds de long. Ce présent fut accueilli avec une reconnaissance enthousiaste. On se crut désormais en mesure de porter aux naufragés des secours d'autant plus certains que, de notoriété publique, les barques semblables accomplissaient continuellement en Angleterre des prodiges de sauvetage. Malheureusement, dès le 27 février 1859, ces espérances furent déçues par une catastrophe qui a donné lieu, depuis, à de nombreuses controverses.

Vers deux heures du matin, le *Prince Frédéric William*, paquebot anglais chargé de la malle, fut, de grosse mer, drossé par le courant et par une forte brise d'ouest-nord-ouest, sur le musoir de la jetée Est. Son tambour de bâbord s'y heurta de telle sorte que le navire, pivotant sur lui-même, fut, par contre-coup, jeté en côte à dix mètres en dehors du chenal. Il y talonnait violemment et un désordre affligeant augmentait le danger.

Le capitaine fit armer une embarcation qui, s'échouant à la plage, y débarqua sains et saufs quatre des passagers, mais ne put ensuite être remise à flot. Cependant, remorqué par le vapeur anglais *l'Ondine*, le bateau *la Reine Victoria* était sorti du port. Non sans difficultés, il accosta le vapeur malle poste et reçut six autres passagers; mais, tout-à-coup, au moment de larguer l'amarre pour déborder, une lame sourde le chavira le long du bord; sept hommes se noyèrent.

A travers l'obscurité la plus profonde, chacun fit ce qu'il put. Plusieurs des naufragés parvinrent à remonter à bord du paquebot. D'autres nagèrent vers la plage où il en arriva trois tellement épuisés de fatigue qu'ils expirèrent peu d'instant après.

Il est des accidents de mer mille fois plus horribles que celui du *Prince Frederick William*, il n'en est point de plus attristant, car la précipitation ou la peur furent les seules causes du désastre. Il suffisait de ne rien faire, il suffisait d'attendre, pour qu'on n'eût à déplorer la mort de personne. En effet, le contre-coup du choc sur le musoir, le vent et la marée montante avaient poussé le navire si haut, qu'après trois heures de reflux, il se trouva complètement à sec sur le sable, à quelques mètres de la jetée, en sorte que les passagers restés à bord, en débarquèrent sans difficultés ni périls avec tous leurs bagages.

Du sang-froid, du sang-froid, et encore du sang-froid, — dans tous les dangers c'est le premier des sauveteurs. — Le sang-froid fait qu'on apprécie sagement la situation et qu'on distingue les cas où il importe d'agir avec promptitude de ceux où il est plus sage de ne point se presser ou même de se croiser tranquillement les bras.

Dans un échouage presque semblable à celui du *Prince-Frédéric-William*, le brave maître Monnière, l'un des plus intrepides marins calaisiens, s'étant

rendu à bord, rassura les passagers alarmés en leur annonçant qu'à mer basse ils prendraient terre en toute sûreté, ce qui eut lieu en effet.

Praticien des parages de Calais, se voyant, grâce à son peu de tirant d'eau, échoué en un point qui devait être à découvert au bout de quelques heures, et bien certain de ne pouvoir couler, si le capitaine du paquebot ne s'était point troublé, il aurait retenu tout son monde à bord et prévenu ainsi la majeure partie du désastre.

Le bateau *la Reine Victoria* aurait, néanmoins, pu chavirer le long du bord. — Un marin très-compétent attribue ce malheur à la maladresse des canotiers qui s'amarrèrent au navire avec un cordage trop court, dont la tension s'opposa au redressement de la barque. L'explication n'est pas démentie par la relation de M. Dessin, courrier de l'ambassade de France à Londres, qui dans une lettre adressée au *Times*, s'exprime en ces termes :

« Quant à l'accident du bateau de sauvetage, il est en dehors de la responsabilité du capitaine et n'est arrivé que par suite de la crainte que nous avions de nous trouver engagés entre les deux bateaux dans leurs chocs répétés; nous nous sommes portés à tribord; la mer venant nous emplir, et le vapeur faisant résistance à bâbord, nous devions chavirer, ce qui a eu lieu. »

Du reste, ajoute M. Dessin, « le bateau de sauvetage, loin d'être encombré, ne contenait, lors de son chavirement que six ou huit marins et six passagers; ce bateau a été construit pour une trentaine d'hommes. »

« Ainsi, dit le *Courrier du Havre* (4 mars 1859), voilà un bateau de sauvetage, construit pour sauver une trentaine d'hommes qui chavire, pour ne plus se relever, sous le poids accidentel d'une douzaine d'individus dont plus de moitié étaient marins, et n'ont pas dû dès lors se porter tous simultanément d'un bord

« Or, le bateau de sauvetage de Calais, qui note ainsi son monde, est anglais de construction; il a été offert, au nom de la reine Victoria, à la ville de Calais, comme un des spécimens les plus parfaits des constructions insubmersibles de la marine anglaise! En présence de faits aussi déplorables, que l'on vienne donc nous dire, comme le faisait récemment un journal anglais, que l'Angleterre a *seule* résolu le problème de l'insubmersibilité des embarcations! Ce problème est *encore* à résoudre en Angleterre; mais il est résolu en France par le bateau Mouë, qui, sous les yeux de la population du Havre, est sorti victorieux de toutes les épreuves d'insubmersibilité et d'inchavirabilité auxquelles il a été soumis par la commission nommée à cet effet par le ministre de la marine. »

Les conclusions du *Courrier du Havre* sont parfaites. Il est irritant d'entendre les Anglais se vanter d'avoir seuls vaincu la difficulté, lorsque, jusqu'en 1852, ils traitaient de *chasse aux fantômes* la recherche de l'inchavirabilité ou du redressement immédiat, problème résolu en France depuis plus de deux siècles par Razilly, plus tard par M. de Bernières, et enfin, de nos jours, par Mouë, — tandis que, d'autre part, en Hollande, Van-Houten, d'Amsterdam, avait réalisé d'une manière supérieure le *life-boat* à charriot.

Toutefois, la relation des faits étant incomplète, je ne condamne point la Reine Victoria. Si une

corde gauchement amarrée a retenu le *life-boat* chaviré contre le flanc du paquebot et mis ainsi obstacle au redressement, autant aurait pu en arriver à la chaloupe Mouë ou à tout autre canot sauveteur. Aussi n'aurions-nous tenu aucun compte de l'exemple cité, s'il ne nous fournissait l'occasion d'insister sur ce point capital : que la manœuvre des canots de sauvetage demande des gens spécialement exercés, non moins prudents que hardis, jugeant des coups avec le sang-froid que donne l'expérience, et au milieu des dangers ne négligeant aucune des précautions de rigueur. S'en fier exclusivement aux qualités propres à la barque est folie, surtout quand on est assez malavisé pour paralyser ces qualités par quelque maladresse.

A la suite des tristes événements du 27 février 1859, le gouvernement anglais fit, pour la seconde fois, don à la Société Humaine d'une embarcation de secours qui, construite en Angleterre sur les plans d'un ingénieur calaisien, M. Victor Legrand, « ne manque de rien de ce qui constitue le bon accastillage d'un canot de ce genre », d'après l'opinion de M. Dieffenbach, capitaine du port.

On remarquera en passant la prudente et généreuse concession faite ici par l'amour-propre britannique. Malgré leurs prétentions comme constructeurs de *life-boats*, les Anglais tourmentés sans doute par le souvenir virgilien du *Timeo-Danaos*, ne veulent plus assumer la responsabilité du présent qu'ils vont

faire. — « Que les Calaisiens le sachent ! qu'ils s'adressent désormais à qui leur plaira ! » — Sur quoi, les Calaisiens enchantés s'en vont tout simplement chez un de leurs plus habiles concitoyens.

On a cité encore contre les *life-boats* l'accident de celui de Southwold qui, sorti pour une simple excursion par une fraîche brise de nord-est, sombra tout-à-coup, *sans cause apparente*, dit le *Morning-Herald*, reproduit par le *Courrier du Havre* du 8 mars 1859.

Sans cause apparente est une rédaction pitoyable. Que par négligence, malveillance ou vétusté, un *life boat* dont les boîtes à air font eau, dont les flotteurs ont été privés de leur vertu, coule, sombre ou chavire comme un canot ordinaire, il n'y a point là d'argument de fait à invoquer contre le système. La meilleure construction ne peut rien contre le défaut de surveillance.

Le 2 février 1860, lors du naufrage du *Samaritain*, dit M. Esquiros, les deux bateaux de sauvetage appartenant au port de Margate furent lancés l'un après l'autre et mis successivement hors de combat par une mer indomptable.

.

Il n'y a point de bateau assuré contre le péril, il n'existe point d'inventions humaines qui puissent toujours résister à

certaines révolles des éléments. Les *life-boats* eux-mêmes, il faut le dire, ont fait l'expérience de cette triste vérité.

Les lignes qui précèdent étaient depuis plusieurs mois rédigées, composées, *sur marbre*, comme disent les imprimeurs, quand le naufrage du chasse-marées de Nantes *les Trois-Sœurs* qui, le 17 janvier 1867, s'est perdu, encore devant Calais, nous a conduit à faire de nouvelles recherches.

Il en résulte que le bateau *la Reine Victoria*, « trop haut et trop lourd, nous écrit-on, restait quille en l'air après avoir chaviré, » — et que, d'ailleurs, ce *life boat* du modèle le plus estimé en Angleterre, n'était pas satisfaisant sous plusieurs autres rapports essentiels. Ces affirmations, émanées de correspondants impartiaux, réduisent à bien peu de chose la version du cordage trop tendu et les arguments des partisans passionnés des constructions anglaises. — Toutefois, nous avons cru devoir ne rien effacer, afin que nos lecteurs, juges du débat, puissent se prononcer en parfaite connaissance de cause.

Du reste, très-certainement, ce ne fut point parce qu'il manquait de la vertu de redressement spontané que les Calaisiens condamnèrent le bateau *la Reine Victoria*, puisqu'ils ne voulurent point la donner à l'embarcation dont les plans furent confiés par la Société Humaine à M. Victor Legrand.

Cet ingénieur, comme les Danois⁽¹⁾, n'attache qu'un prix secondaire au *self-return*. Dans la ferme conviction que son canot, quand il aura la quille en bas, *s'y trouvera bien et y restera*, il n'a rien sacrifié à cette qualité :

« On a réfléchi, écrivait-il dès le 16 mai 1860 dans le *Journal de Calais*, qu'un bateau destiné à travailler sur nos côtes plates, dans une mer clapoteuse, ne doit pas se permettre des pirouettes qui ne se font avec élégance que quand il y a beaucoup d'eau sous la quille.

« Si l'on s'amusait, dit-il un peu plus loin, à mettre le nouveau bateau la quille en l'air, il ne ferait pas de pirouettes comme l'apelen..... »

D'après ces derniers mots, le *life-boat la Reine Victoria*, s'il ne se redressait pas toujours, se redressait donc quelquefois ? Peu importe désormais.

Je n'aime pas le terme dérisoire de *pirouette* que j'ai trop souvent rencontré dans les polémiques relatives aux canots de sûreté. L'inventeur Lahure, qui se complait à citer comme des arguments contre les *life-boats* anglais plusieurs cas où ils ne se sont pas relevés, se sert aussi volontiers du mot *pirouette* ou des équivalents *cabriole*, *tournibale* ⁽²⁾, dès qu'il parle, en concurrent, du rapide mouvement de retour de la chaloupe Mouë.

(¹) Voir la note de la page 235 ci-dessus.

(²) Recueil des publications de la Société Havraise d'Études diverses de la 30^e année (1863) et séance publique du 10 juillet 1864.

Quant à la quantité d'eau nécessaire pour le *self-return* de celle-ci, — avec ou sans *élégance*, — j'atteste en témoin oculaire que, le 27 avril 1864, au Havre, lors de nos essais, la mer était tellement basse que le mât de la barque racla le fond et s'y rompit en faisant remonter un épais nuage de vase. Or, le maître-bau (la plus grande largeur) étant de moins de 2^m 50, il suffirait, quand l'embarcation n'est pas mâtée, d'une profondeur maximum de trois mètres pour qu'elle opérât sa révolution.

Mais la profondeur de trois mètres peut faire défaut, et très-fréquemment en certaines localités; en ce sens, afin d'avoir le moins de souci possible de la quantité d'eau sur laquelle flotte l'appareil, il faudrait ne pas oublier le radeau manœuvrable de sir Sidney Smith, engin supérieur à tous les autres pour les côtes plates.

Chose évidente, suivant les parages, tel système doit être préféré à tel autre. S'agit-il d'être en état de se charger de toile pour lutter contre des courants rapides, les canots très-légers ne vaudront pas les chaloupes plus massives et conséquemment plus lourdes. Faut-il bondir au milieu de récifs où brisent des lames désordonnées, les balsaes, les outres gonflées, les bateaux en toile mac-intosh, les matelas bourrés de liège du système Walter Urquhard, les bateaux-radeaux ou bateaux-cigares à tubes de caoutchouc, l'emporteront, grâce à leur légèreté et surtout à leur élasticité.

La description du canot de sauvetage de M. Victor Legrand est très-remarquable. Le constructeur lui donne de la stabilité et une grande facilité d'évolution. Faisant allusion aux exhaussements des deux extrémités des *life-boats* anglais :

• Les œuvres mortes, dit-il de son bateau, ont été réduites au nécessaire ; l'avant et l'arrière ne sont plus surmontés de ces deux dômes qui donnaient de la prise à la mer et au vent •

Les deux dômes en question sont loués à outrance par les admirateurs exclusifs des constructions à l'anglaise. Nous partageons complètement pour notre part l'avis de l'ingénieur calaisien.

• Le patron, poursuit-il, aura son poste dans la chambre et pourra manier commodément sa gouverne. Le brigadier chargé d'ouvrir l'œil devant, aidera les évolutions avec une gaffe, quand il n'y aura guère de fond : ce qui arrive cinq fois sur dix dans nos pays. Avec le système de dômes, il n'y avait pas de place pour lui dans le bon endroit. •

M. Legrand qui n'a rien accordé au redressement spontané, n'a pas voulu non plus des tuyaux d'insubmersibilité par lesquels l'eau se vide en quelques secondes comme par des entonnoirs ; il a préféré que les rameurs, plus commodément assis, eussent parfois de l'eau jusqu'aux chevilles, — ce que, d'ailleurs, les tuyaux entonnoirs n'ont jamais empêché.

• On a mis dans l'intérieur, sur les côtés, aux deux bouts, sous les bancs, partout enfin où cela se pouvait, assez de

caisses à air pour que le bateau, quand il embarquera une bonne baleine ⁽¹⁾, porte le coup et ne pique pas au fond. Il y a aussi des manières de tubes avec des clapets à charnières, pour laisser couler le plus gros de l'eau entrée à bord.

• La coque est très-solide; malheureusement le bois pèse et quand il y en a beaucoup cela devient lourd; or, le bateau paraît lourd en bois aux fins connaisseurs.

• La Société Humaine de Calais a donné les idées pour le plan et les installations; il paraît que les Anglais les ont approuvées puisqu'ils les ont à peu près suivies.

» En résumé, je crois qu'on peut monter la barque en toute confiance, avec la chance de prendre un bain de pied et d'être un peu mouillé, mais aussi avec la certitude de ne pas se la mettre sur le dos. »

Malgré la catastrophe que nous allons raconter, M. le capitaine de port Dieffenbach qui donne pour une excellente embarcation le canot construit en Angleterre sur les plans de M. Legrand et l'auteur de sa description, ne se sont point trompés selon nous, car il en fut du *life-boat* de Calais, comme de celui de Southwold, sombrant par suite de circonstances absolument indépendantes de la conception de l'ingénieur.

Naufrage du chasse-marée LES TROIS-SŒURS.

Le chasse-marée les *Trois-Sœurs*, capitaine Chauvelon, monté par sept hommes dont un malheureux

(1) *Baleine* en style familier du langage maritime signifie coup de mer.

pilote hollandais retenu à bord par le mauvais temps, essaya de relâcher à Calais, le 17 janvier 1867, vers six heures du soir, au moment où la tempête était dans toute sa violence. Par malheur, il manqua l'entrée. En essayant de reprendre le large, il fut drossé dans l'ouest de la jetée où il échoua au milieu des brisants, à la distance d'une encâblure (120 brasses, 195 mètres), non loin du lieu où l'*Excel* se perdit en 1859. — Là, le pauvre petit navire talonnait, capelé par les lames qui semblaient le dévorer.

Le pilote et trois autres marins, successivement enlevés, disparurent. Il avait été impossible de se rendre maître des voiles qui, déchirées en lanières, fouettaient le gréement et rendaient la position insoutenable. Le capitaine Chauvelon et le matelot Brunot s'étaient réfugiés sur le grand mât où ils s'amarrèrent en appelant au secours. Le second nommé Bryant, cramponné au mât de misaine, y était flagellé par le foc. Ne pouvant résister à cette torture, il s'apprête à se jeter à la nage :

— Patience ! lui crie le capitaine, on viendra nous délivrer !

— Le foc me fatigue trop ! répond Bryant qui dépouille sa vareuse et s'élance à la mer.

L'eau lui sembla chaude tant il avait souffert du froid dans la mâture. Elle le ranime en quelque sorte. D'ailleurs, il a engagé avec la mort une lutte dans laquelle il déploie l'énergie du désespoir. Un heu-

reux hasard lui vient bientôt en aide. Le caboteur était en partie chargé de legumes qui s'en allaient en dérive vers la côte; il trouve un sac d'oignons et s'en sert en guise de flotteur. Ce point d'appui lui est d'un secours immense. Rien ne démontre mieux que ce fait l'importance des bouées, des scaphandres, des planches de salut dont les naufragés pourraient presque toujours se précautionner à temps, mais dont ils négligent sans cesse de faire usage.

« — Quand j'eus touché terre, a dit le lieutenant Bryant, je me traînai à genoux et sur les mains, et enfin j'éprouvai le bonheur de sentir qu'on me soulevait par les bras. J'étais sauvé. Je fus transporté au café des Bains, où je reçus de braves gens les secours qui me mirent bientôt hors de danger. »

Cependant, une foule de marins anglais ou français, les dignitaires de la Société Humaine et les autorités maritimes s'assemblaient sur le rivage. On se hâtait. Bien que la bourrasque et l'obscurité rendissent toutes choses difficiles, on agissait avec le plus grand zèle.

L'établissement des Bains, situé du côté des jetées où avait lieu le sinistre, possède un petit canot de sauvetage construit par M. Hauchecorne, de Calais, et qu'on désigna ce soir là, sous le nom de *bateau français*, par opposition au grand canot, construit en Angleterre, qui est remisé sous abri de l'autre côté des deux jetées.

Ce petit canot s'apprêta sous la direction du maître de port Monnière. Il était monté par huit matelots français dont cinq appartenant à l'avisio de l'État *l'Averne*, fort dégarni d'hommes, en ce moment, car la meilleure part de ses gens avaient été expédiés au secours d'autres navires naufragés à Waldam. Sur tous les points du littoral, la tempête multipliait les désastres. Les gens disponibles de *l'Averne*, envoyés vis-à-vis de l'échouage des *Trois-Sœurs*, prirent part à la mise à flot de l'embarcation. Quelques Anglais des bâtiments amarrés dans le port, les secondèrent, et aussitôt, formant une équipe, ils se proposèrent pour armer le canot, mais à eux seuls. Semblable prétention n'était pas acceptable.

Maître Monnière partit donc et malgré l'effroyable violence des ressacs et des remous, refoulant la mer montante, il gouverna fort habilement vers le chasse-maree en longeant extérieurement à distance convenable toute la jetée ouest, couverte de spectateurs qui, à travers l'obscurité, entrevoyaient le faible canot gagnant contre tous les obstacles et se rapprochant par d'énergiques efforts du lieu du naufrage. Du point de départ à celui du sinistre, il y a une distance d'environ six cents mètres. Elle fut franchie. On n'était plus qu'à trois ou quatre longueurs de canot du chasse-maree, déjà l'on s'apprêtait à y lancer un grappin, quand une convulsion irrésistible de la mer rendit vaine la courageuse tentative de maître Monnière et de ses compagnons.

Ils se trouvaient entre le bâtiment échoué, qu'assaillaient les vagues, et l'extrémité de la jetée, où les lames du large, rencontrant un premier obstacle, brisaient furieuses. — De là, de doubles effets de contre-coups qui mettent en défaut l'expérience des plus habiles patrons. De tous côtés des soubresauts imprévus. La lame qu'on attend par le bout frappe en travers ou se dresse à l'arrière avec une impétuosité fatale. Tout est soudain, incalculable. On flotte, on ne manœuvre plus. — Le petit canot, pris de la sorte, est violemment porté sur les fermes de la jetée où il défonce ses plats-bords.

Mais il est insubmersible; soutenu par ses flotteurs, il peut encore rendre d'excellents services. Malheureusement, ce qui vient de lui arriver lui arriverait infailliblement de nouveau tant que durera la marée montante, cause principale des tourbillons et des remous qui, même de beau temps, rendent peu praticables les eaux voisines. Il faut donc de toute nécessité attendre le reflux. L'inutile et périlleuse tentative de maître Monnière qui s'est résigné à regagner la terre avec sa barque crevée, le démontre trop clairement. Les pratiques du pays sont unanimes.

Les deux naufragés poussent des cris de détresse qui percent la tempête et navrent les cœurs des gens de mer assemblés sur la jetée. Le capitaine au long-cours Robardy leur répond au porte-voix qu'on ne les abandonne pas, qu'on attend seulement la contre-marée.

— Courage ! patience ! tenez-vous bien ! nous vous sauverons !

Et en effet , sur tous les points qui environnent le lieu du naufrage , on ne s'occupe que de se mettre en mesure de les secourir dès que le reflux aura modifié la nature des courants.

Cependant les marins anglais dont les généreuses propositions ont dû être repoussées, se sont piqués d'honneur et murmurent. Les incidents de la nuit seront nécessairement mal interprétés.

— Le canot français a manqué l'abordage ! — Il renonce à la lutte ! — Faisons voir qui nous sommes !

Un peu de gloriole nationale surexcite les courages. Quelques libations les exaltent. On s'est rassemblés dans un café où — chose excusable — l'on n'a point épargné les spiritueux.

— Nous voulons aller ! crient les matelots prompts à répondre à l'appel de M. Thomsett, agent des malles, vice-consul d'Angleterre et aux exhortations du brave capitaine Henri Wales du vapeur *le Triton*.

— Où y a-t-il un autre canot ? — Du côté opposé du port, sous un hangar, il y en a un grand donné par notre Reine.

— Au canot anglais, les gens de bonne volonté ! commande énergiquement le capitaine Wales.

L'autorisation d'armer le grand canot fut bruyamment demandée aux officiers du port, présents à leur

pôte sur la jetée ouest. — Sans attendre leur réponse, les Anglais courent au bac qui fait le service entre les deux jetées, s'y précipitent, débarquent sur l'autre rive, sortent de la ville par la porte du Havre, passent devant le bureau des officiers du port, où est déposée la clef de l'abri, ne songent pas à l'y demander, et arrivent devant le hangar pour en trouver la porte close.

Aucun des membres de la Société Humaine n'était prévenu de leur projet, car la catastrophe avait lieu à l'extrémité opposée de la côte. Un pilote français nommé Delpierre avait, cependant, suivi de très-près les marins anglais et avec un équipage improvisé de matelots d'élite, il les rejoignit au moment où, après avoir défoncé la porte du hangar, ils venaient de lancer brutalement à flot le grand canot qui, par malheur, n'était guère en état d'être traité sans précautions. — Au lieu de se servir, selon l'usage, de la grue du quai de marée, ils le jetèrent à l'eau d'une hauteur de cinq mètres.

Un canot entretenu en bon état avec une vigilance assidue aurait médiocrement résisté à pareil traitement. Celui qui avait été construit sept ans auparavant en Angleterre avec des bois trop neufs, était à demi-pourri; la secousse terrible de l'immersion devait achever de le disloquer.

Ce furent là des fautes à jamais regrettables. — D'une part, on ne saurait assez déplorer le mauvais

entretien d'un instrument destiné à lutter contre les plus affreuses tempêtes, car si l'on n'est pas en mesure de lui donner tous les soins convenables, mieux vaudrait ne pas en avoir : au moins on ne tenterait pas le courage des sauveteurs.

D'autre part, il n'est pas de manœuvres qui exigent plus de sang-froid que celles de sauvetage ; des hommes surexcités comme les anglais dont nous parlons ne pouvaient que pécher par excès de témérité.

Le pilote Delpierre s'avancant avec ses camarades demandait à embarquer à nombre égal dans le canot.

Les Anglais, sur l'avis de M. Thomsett, leur vice-consul, répondirent « qu'ils étaient au complet, et » qu'une différence de langue pourrait apporter des » hésitations dans des manœuvres qui réclament une » exécution rapide. »

Delpierre insista pour son compte personnel. Pratique de la côte, en connaissant mieux les périls que des étrangers, il ne proposait plus que de les guider à travers les brisants. Sa loyale requête fut rejetée par les seconds de plusieurs navires marchands, jaloux de diriger l'opération sans le concours d'aucun Français..

— Vous n'avez pas voulu de nous dans l'autre bateau qui n'a rien sauvé ; laissez-nous maintenant faire tout seuls !

Si les prétentions des Anglais étaient légitimes cette fois, ils n'en eurent pas moins tort de refuser le précieux concours d'un pilote.

Il faut ajouter que de l'avis unanime des pratiques de Calais leur tentative était le comble de la témérité, surtout en partant de l'intérieur du port, car, en partant de la plage, on juge mieux de l'état de la mer et de la possibilité de franchir les brisants. Delpierre et ses braves camarades qui, malgré cette conviction, voulaient s'embarquer avec les Anglais, sont d'autant plus dignes d'éloges qu'ils appréciaient froidement toute l'étendue des dangers. — Ils eurent beau le dire, les Anglais s'obstinèrent à se priver de leurs conseils.

Durant ces pourparlers, survint un officier du port qui, non sans peine, fit accepter aux canotiers des ceintures de sauvetage; le maître de port Beaugrand en mit à presque tous, mais quelques hommes, les officiers précisément, firent les sourds et s'embarquèrent sans en être revêtus. L'obscurité, la confusion ne permirent pas de s'en apercevoir.

Dans leur état d'exaltation, les Anglais voulaient pousser du quai. On leur fit pourtant comprendre qu'il convenait de ménager leurs forces et le canot fut hâlé à la touline entre les deux jetées jusqu'à l'ouvert du port.

Il était alors huit heures. La mer montait toujours. La violence de la tempête, loin d'avoir diminué,

semblait s'être accrue. Le canot se trouva en quelques coups d'aviron dans les mêmes remous où le petit canot avait été pris en travers.

Les Anglais, au nombre de quatorze, ramaient avec une vigueur et un ensemble admirables. — Quatre d'entr'eux étaient des gens distingués remplissant les fonctions de seconds sur leurs navires respectifs : William Wilson à bord du vapeur *le Pioneer*, James Anderson à bord du *John Coggin*, Greenfield Lumsden à bord du *Williams*, James Page à bord de *l'Hébé*. Le maître mécanicien du *Pioneer* Hopkinson et Suters lieutenant du même navire, les accompagnaient. Deux matelots de *l'Hébé* Gallop et O'Brien, deux de *l'Isabella Scott* Chariton et Weart, deux du *Pioneer* Wood et Hambroock, un du *Triton*, Knox et John Rose chauffeur de ce dernier bâtiment, formaient le reste de l'équipage.

Ces braves gens coururent bientôt des dangers inattendus. La barque insubmersible qu'ils croyaient monter faisait eau de toutes parts.

Assurément la manière dont le canot avait été lancé contribua beaucoup à le détraquer ; les soupapes à clapets fonctionnaient à peine. Mais il est constant aussi que les caissons à air étaient pourris ; en y appuyant le coude l'un d'eux fut crevé. — Ce n'est pas, a-t-on dit, par défaut d'entretien, mais par suite de la mauvaise qualité des bois employés. — La distinction est subtile. Quelle que fût

la cause de l'état de vétusté complète du canot, puisqu'il était incapable de servir, le fait aurait dû être constaté d'avance et il aurait fallu le réparer à neuf ou le condamner comme trop vieux.

Les Anglais furent victimes de leur confiance en cette barque spongieuse. Non-seulement elle ne se vidait pas d'elle-même, mais elle prenait l'eau par ses fonds et par ses côtés. Mieux eût donc valu la première chaloupe venue en bon état de conservation, mieux eût valu mille fois un canot ordinaire muni de barillets vides bien bouchés et entouré d'une épaisse ceinture de liège.

Quoiqu'elle fût presque pleine, l'embarcation arriva pourtant très-près des *Trois Sœurs* et manœuvra pour accoster. Ce fut alors qu'elle reçut coup sur coup plusieurs lames monstrueuses qui achevèrent de la remplir. Elle coula.

Elle coula, disons-nous. — Elle coula parcequ'elle avait, et depuis longtemps, perdu ses qualités d'insubmersibilité. — Elle *ne chavira pas* sous les assauts de la mer. Ce point essentiel étant parfaitement constaté, son auteur, M. Victor Legrand, a donc eu raison de dire : — « Quand mon canot aura la quille en bas, il s'y trouvera bien et y restera. » Et plus loin : — « On peut le monter avec la certitude de ne pas se le mettre sur le dos. » De même, M. le capitaine de port Dieffenbach a eu grandement raison d'affirmer que la barque ne manquait de rien.

de ce qui constitue le bon accastillage d'un canot de sûreté.

Cet excellent canot une fois pourri se transforme en éponge. De toutes ses qualités premières il ne conserve et ne peut conserver que celle de rester la quille en bas. Les brisants les plus effroyables, les chocs et contre-chocs d'une mer *sotte*, ne le font pas capoter. Il n'a point de pilote qui, praticien des lieux, puisse plus ou moins faire parer les effets de remous et de ressac; il est manœuvré avec plus d'audace que de prudence; malgré tout cela il ne chavire point tant qu'il est à flot.

Ensuite, une fois coulé, une fois devenu le jouet inerte des vagues, il est roulé, renversé, retourné sous l'eau, comme un bouchon. L'ingénieur est ici hors de cause. Ne vous a-t-il point déclaré depuis sept ans qu'il n'a aucunement visé à donner à son embarcation la vertu de redressement spontané. Il ne peut donc être accusé d'être en contradiction avec lui-même, et ce n'est point en jetant les yeux sur les *life-boats* à l'anglaise, si ridiculement nommés depuis peu *bateaux-bouées*, qu'on sera en droit de lui adresser la moindre critique fondée en raison.

Lorsqu'il est proverbial en marine de traiter de bouée une embarcation ou un navire qui marche mal, il est ridicule d'infliger le nom de *bouée* à des bateaux qui doivent avoir une marche supérieure. Mais si *bouée* signifie simplement « qui flotte quand même »

tous les canots , radeaux , ou autres appareils rendus insubmersibles par l'un des nombreux moyens connus , tous , y compris le canot de M. Victor Legrand , méritent cette qualification au même titre que les *life-boats* à l'anglaise. Or , une bouée proprement dite , si elle est en substance végétale devenue spongieuse , si elle est en métal creux et crevée , si elle est tonneau de bois et crevée ou pourrie , plonge nécessairement , le canot Legrand , tout aussi insubmersible que n'importe quel autre canot de sûreté , coula parce qu'il était pourri et défoncé.

Défaut de surveillance et de soins journaliers , défaut d'entretien et de réparation , effet du temps , conséquence de la mauvaise qualité des bois de construction , immersion brutale , toutes ces causes ensemble ne font point que son plan fût vicieux en aucune sorte.

Les jetées étaient couvertes de spectateurs qui suivaient d'un regard anxieux le grand canot monté par les Anglais. Quand on le vit disparaître , il n'y eut qu'une clameur de désespoir. Puis le capitaine Wales , du *Triton* , s'écria d'une voix tonnante :

— Volontaires pour le bateau français !

Et chose admirable ! quatre braves marins anglais courent à ce bateau défoncé , mais dont les flotteurs n'ont pas souffert ; ils l'arment , puis d'un courage indomptable vont arracher à la mort leurs compatriotes accrochés à la carène du grand canot retourné quille en l'air.

L'intrépide garçon qui commanda et dirigea avec succès cette nouvelle expédition s'appelle John Frith, il était charpentier du *Triton* et répondit le premier à l'énergique appel de son capitaine. Ses trois compagnons sont Daniel Mahony de *l'Hébé*, William Smith du *Leipsic-Packet* et John Coulic du navire *l'Esk*. A eux quatre ils sauvèrent six hommes. Un septième parvint à s'échapper à la nage. Trois autres eurent le bonheur d'être poussés par le courant entre les jetées d'où le capitaine Wales et quelques marins leur lancèrent des cordes. Un canot ordinaire en reçut un complètement évanoui qui fut rappelé à la vie par les soins de M. Darnel, docteur de la Société Humaine.

La plupart des Anglais furent traités et ranimés par le même médecin et on doit dire que le service sanitaire ne laissa rien à désirer. Le plus louable zèle ne cessa d'être déployé durant toute la nuit.

Le chauffeur du *Triton* John Rose, rapporté à son bord, y fut traité d'après la méthode anglaise. On lui plonge les pieds dans un bain très-chaud en frictionnant le reste de son corps et on lui fit avaler un verre d'eau chaude contenant un peu de moutarde. Cette potion provoqua un vomissement salutaire ; l'homme revint complètement à lui.

Victimes de leur noble dévouement et, il faut bien l'ajouter, de leur imprudence, les trois officiers Wilson, Greenfield-Lumsden et Anderson, qui n'a-

étaient point mis de ceintures de sauvetage, disparurent immédiatement au moment même où le grand canot sombra. Au même instant périt avec eux le chef mécanicien Hopkinson qui laisse une veuve et six enfants. Le corps de cet infortuné père de famille, retrouvé le lendemain à la plage, portait au front la trace d'une cicatrice profonde.

Les journaux anglais qui ont relaté ces cruels événements disent que : « tous les hommes avaient des surtouts de liège. » Il est trop certain que d'abord aucun d'eux n'en voulait prendre, que l'officier et le maître de port ne parvinrent qu'à en revêtir les matelots, et que les seconds de navires, ceux qui auraient dû donner l'exemple, dédaignèrent comme une précaution ridicule les ceintures qu'on leur présentait. — Il n'y aurait vraisemblablement eu d'autre victime qu'Hopkinson qui se blessa grièvement à la tête, peut-être même n'y en aurait-il pas eu, si tous les marins anglais avaient cédé aux instances de l'officier de port.

C'est là ce qu'il faut, hélas ! répéter dans ce livre à toutes les pages puisque, à toutes les pages, s'y représentent des négligences fatales aux plus braves sauveteurs.

Affranchir une lettre autre qu'une lettre d'affaires était avant l'heureuse innovation des timbres-postes une sorte d'impolitesse alors que les ports de lettres coûtaient relativement fort cher ; ne pas affranchir

est aujourd'hui de mauvais goût puisque l'on peut sans sortir de son cabinet timbrer sa lettre soi-même. Ainsi les usages se transforment du tout au tout selon certaines circonstances matérielles qui en déterminent le changement. C'est pourquoi, malgré l'obstination funeste des gens de mer, il ne faut pas désespérer de faire pénétrer les scaphandres dans les mœurs maritimes. Il ne s'agit pour cela que de vouloir bien et de savoir s'y prendre.

Le plastron de sûreté est le complément indispensable du canot de sauvetage. Les gens qui périssent à Lytham, le brave capitaine Kelly qui succombe en allant secourir la *Mary Stoddart*, les Wilson, Anderson et Lumsden du grand canot de Calais, foule d'autres déjà cités ou que nous citerons et une multitude innombrable de naufragés, ne meurent dans les flots que faute de scaphandres.

Nous lisons avec joie dans une des publications de la Société Centrale de sauvetage des naufragés :

« A la fin de l'année 1865, un canot de sauvetage » a été établi à Berck par la Société Centrale; et » grâce au concours de cette institution, la plupart » des pêcheurs de la localité viennent de se pourvoir, » à leurs frais, de ceintures de sauvetage, destinées » sans doute à prévenir bien des malheurs. (*) »

Ayez le bon sens de faire de ces flotteurs des objets

(*) *Statistique des naufrages et événements de mer*, p. 17.

d'un usage permanent, qu'ils entrent dans l'uniforme obligatoire des canotiers, qu'on les porte de beau comme de mauvais temps, que l'œil s'y habitue et bientôt le préjugé tombera. Faites mieux, décorez-les, qu'il soit honorable de les revêtir, qu'ils signalent les sauveteurs et qu'en grande tenue ceux-ci se fassent gloire d'en être parés; qu'ils en soient fiers comme les carabiniers et les cuirassiers étaient fiers de leurs cuirasses, comme les preux d'autrefois étaient fiers de leurs armures; que messieurs les officiers des compagnies de sauvetage, que messieurs les amiraux dans les circonstance convenables, telles que les inspections desdites compagnies ou des stations, aient le courage civil de donner l'exemple... — Écoutez les éclats de rire barbares qui m'interrompent — Eh ! pour Dieu, vos ancêtres, messieurs, quand ils se bardaient de fer contre les coups de sabre ou de lance, étaient donc bien ridicules !...

Les poltrons, je vous le dis, sont les gens qui n'osent pas braver en face les préjugés stupides et cruels; les niais, ceux qu'une vaine gloriole arrête quand il s'agit de montrer du bon sens; les sauvages, ceux qui ne veulent pas comprendre qu'il y va par an du salut de plusieurs milliers d'hommes. Mais continuez donc à rire !... — Je rirai, moi, du blindage de vos vaisseaux. Des bravaches accomplis devraient vouloir des barques de carton pour affronter des boulets Armstrong !... Ne soyez donc pas fanfarons à demi,

on bien prouvez-nous que les tempêtes n'ont rien de redoutable, et qu'il suffit de s'armer, en pleine paix, contre *le Royal Sovereign*.

La seconde catastrophe si douloureusement prévue par les pilotes de Calais, y compris Delpière et ses compagnons, ne fit pas oublier le malheureux capitaine Chauvelon et le matelot Brunot, mais confirma les Calaisiens dans le dessein d'attendre la marée descendante.

« Attendre ! » Certes, rien de plus pénible en présence d'un naufrage dont la tempête peut soudain précipiter le lugubre dénouement. Et pourtant, plus on étudie les sinistres par échouage, plus on voit que dans la majeure part d'entr'eux, on a le temps de choisir l'instant le moins défavorable, de se concerter et de prendre avec réflexion toutes les mesures utiles. Plus on examine les faits, plus on voit que c'est pour s'être trop hâté qu'on a multiplié les désastres par des désastres.

Au bout de sept heures à partir du moment où le chasse-marée avait échoué, à une heure et demie du matin, le pilote Dutertre avec sa propre barque, — un bon canot ordinaire, — et cinq hommes d'équipage Levasseur, Delannoy, Rivet, Colteux et Schaub, profitant de la marée descendante, atteignit habilement l'épave et recueillit à son bord le capitaine Chauvelon ainsi que le matelot Brunot, exténués, glacés, incapables de faire aucun mouvement. Après

quoï, les deux naufragés reçurent à terre tous les soins que comportait leur état et furent complètement sauvés.

Le succès du pilote Dutertre ne fut point obtenu sans périls, les flots brisaient toujours avec rage; l'abordage des *Trois-Sœurs* présentait des difficultés extrêmes, la nuit les compliquait; mais l'expérience, le sang-froid, et une prudente énergie en triomphèrent. Les excellents marins de la barque parvinrent à y porter deux malheureux à bout de forces, opération longue faite au milieu d'un épouvantable ressac. Il est bon de constater ce qu'eut de plus périlleux un sauvetage trop cruellement acheté pour que pleine justice ait été rendue aux braves gens qui l'accomplirent.

À Calais, on ne songeait guère qu'aux Anglais victimes de leur généreux élan. On ne parlait que d'Hopkinson, de ses six enfants et de sa veuve; deux de ses compagnons laissaient une veuve et trois enfants. Ces nouvelles étaient navrantes. Une souscription fut immédiatement ouverte en faveur des familles éprouvées auxquelles, de son côté, le ministère de la marine a envoyé des secours.

Une foule très-considérable d'habitants notables, de capitaines, maîtres, pilotes et matelots rendit les derniers devoirs aux infortunés dont les cadavres avaient été recueillis. Le consul et le vice-consul d'Angleterre menaient le deuil. Toutes les autorités ma-

ritimes, civiles et militaires de Calais faisaient partie du cortège funèbre. Et la population entière était émue à la pensée que c'était en essayant de sauver la vie à des marins français que les courageux marins anglais avaient trouvé la mort.

Le port de Calais a trois canots de sûreté, le petit canot des Bains qui séjourne à l'ouest, le grand canot Victor-Legrand et un troisième remisé comme celui-ci à l'est des jetées, où se trouve le siège de la Société Humaine. Si des équipages à solde fixe étaient attachés à ces embarcations, elles pourraient être constamment entretenues en bon état. Placées comme elles le sont aux deux extrémités opposées, elles seraient en mesure de rendre d'éclatants services. Malheureusement, la Société Humaine a un budget des plus restreints qu'absorbent en entier le service de secours aux asphyxiés et celui de surveillance des baigneurs.

Ses ressources étant appliquées à des soins d'utilité majeure, on aurait mauvaise grâce à lui reprocher de manquer d'armement fixe pour ses embarcations. On semble mieux fondé à l'accuser d'avoir repoussé l'offre de se rattacher à la Société Centrale de sauvetage des naufragés. C'est déplorable, en effet, et nul doute qu'elle ne revienne sur sa décision première, tant il importe de pourvoir au personnel.

Mais la Société Humaine de Calais peut à bon droit pour légitimer sa résistance, faire valoir : d'une

part le trouble que les deux Sociétés parisiennes de 1835 jetèrent dans toutes les associations locales, et d'autre part la prédilection trop exclusive de la Société Centrale pour les *life-boats* à l'anglaise fort discrédités dans le pays depuis les échecs du bateau *la Reine Victoria*.

Cependant, le jour même du naufrage des *Trois-Sœurs*, un de ces *life-boats* remportait à Gravelines un triple triomphe; et voici que, par réaction, on se jette d'un extrême dans l'extrême opposé en chantant à outrance les louanges des mêmes bateaux, exactement les mêmes, sauf qu'on vient de les décorer du titre grotesque de *bouées*.

Il faut ici, sans amoindrir le mérite de personne, faire la part des circonstances dont la principale est l'heure de la marée. A mer descendante les sauvetages sont beaucoup moins difficiles sur toute la côte, et lors des actes magnifiques des sauveteurs de Gravelines, la mer descendait. On a vu, à Calais, un canot ordinaire, celui du pilote Dutertre, réussir de même à la faveur du changement de marée. Or, puisqu'il s'agit de l'importante question des canots de sûreté, ne concluons pas sans avoir mûrement examiné toutes choses.

Il est certain que le très-petit canot Hauchecorne s'est parfaitement comporté comme flotteur (comme *bouée* si l'on veut), car après défoncement, il a encore rendu d'éminents services. Un *life-boat* à l'an-

glaise aurait-il mieux fait que lui? Un *life-boat* aurait-il pu ne pas être porté par le remous sur les pieux de la jetée? Nul ne saurait le dire.

Il est certain que le canot Legrand était vieux, pourri, disloqué, et que le *life-boat* de Gravelines était tout neuf. Peut-on bien comparer des résultats qui, certainement eussent été fort différents, si le canot avait été neuf et le *life-boat* pourri?

Enfin, on doit évidemment craindre de se prononcer en suite d'un échec isolé ou d'un succès partiel, quand ainsi que nous l'a si bien dit M. Esquiros :—
« Il n'existe point d'inventions humaines qui puissent toujours résister à certaines révoltes des éléments, »

Nous avons multiplié les investigations de tous genres pour jeter un jour complet sur des événements qui provoquèrent, au premier moment, quelques réclamations irréfléchies, insérées avec aigreur dans la presse anglaise, mais depuis loyalement rétractées. Nous avons consulté les sources les plus diverses et nous avons puisé beaucoup dans l'excellent *Journal de Calais*, dont les rédacteurs, en ces conjectures délicates, déployèrent un tact exquis et un rare esprit de conciliation. C'est faire œuvre de bien, surtout après des actes héroïques dont de valeureux étrangers viennent d'être victimes, que d'user de modération et d'opposer à l'erreur déclamatoire, des paroles de paix et d'amour, seules dignes des œuvres saintes du sauvetage.

Sauvetages de Gravelines.

Cette même tempête du 16 et du 17 janvier qui répandait la consternation sur tout le littoral français de la Manche, battant les navires en marche, mettant en perdition ceux à l'ancre hors des ports, échouant les uns, chassant les autres sur les bancs, sur les dunes, fracassant, dévastant, faisant l'épave et la roulant pantelante, informe, méconnaissable, cette tempête du nord au nord-est ne fut plus terrible nulle part, attendu la direction de la côte, qu'entre Calais et Gravelines situé dans l'est à une vingtaine de kilomètres.

Chargé de neige et de grêle, le vent de Norwège s'engouffrait avec colère dans l'étroit canal qui sépare Angleterre de France. En ces parages, il y a toujours force voiles, force vapeurs, beaucoup de mal à faire. En Norwège, le vent a des griffes, dit un vieil auteur ; elles ne s'étaient pas émoussées sur la mer du Nord, elles venaient arracher les voiles, les mâts, les ancres. Frappant d'aplomb la rive française, la brise boreale y précipitait des navires de toutes nations.

Deux anglais et un suédois, tous trois chargés de charbon, firent successivement côte en vue de la station de sauvetage postée, en 1865, par la Société Centrale, à la hauteur de Gravelines.

Il était huit heures et demie du matin , quand on aperçut à un kilomètre et demi dans l'est du chenal, un brig anglais naufragé. — « Alerte , sauveteurs , voici de l'ouvrage ! »

Le patron de la bonne barque toute neuve et soigneusement espalmée , homme bien digne de ce noble commandement , se nomme Joseph Leprêtre. Deux médailles d'argent , deux médailles d'or disent qu'il n'en est pas à son coup d'essai. Dans une sortie récente , il s'est déjà signalé avec la même embarcation. Oh ! n'allez pas lui dire qu'on peut en trouver d'aussi vaillante , il le nierait énergiquement et il aurait bien raison puisque ses gens et son canot ne font qu'un. Naturellement parmi ses rameurs , se trouve un autre Leprêtre , son neveu , celui-ci s'appelle Jules. — Sauvetage , vous le savez , est vertu de famille.

Au premier appel de leur patron , six hommes se présentent ; il en faut cinq encore : — « A nous ! » Les voici. Présents ! parés ! Chacun a mis sa ceinture , pas de sottises fanfaronnades , bravo ! Ils partent. La grêle redouble , la tempête glaciale fait rage , les lutteurs criblés de coups de mer , fouettés par le vent , s'ouvrent de vive force un chemin dans les lames , sous l'eau , sur l'eau , dans l'écume , dans la neige , dans le chaos , dans la brise de foudre , mais non contre la marée , non dans la nuit. Ils ont pour eux la lumière du jour et bientôt après leur départ

ce courant de reflux qui , quelques heures plus tard, fera cruellement défaut aux sauveteurs de Calais.

Le brig en perdition est la *Maid-of-Erin* de Folkestone, revenant de Newcastle; il avait presque achevé son voyage, il allait atterrir, rentrer chez lui, quand assailli par la tourmente, il a été jeté sur la côte de France. Il y est échoué cruellement, les lames de fond l'enveloppent en entier; malheur à tous ceux qui le montent si l'on ne vient les secourir!

Mais on vient, on est venu; la vaillante barque de Leprêtre surgit des flots à miracle, aborde et se tient abordée. Les lames de fond la couvrent elle aussi, et la remplissent coup sur coup; heureusement elle est bien insubmersible, l'eau s'écoule par ses fonds. Les gaffes accrochées au brig sont maniées par des gens qui ne lâchent point prise. Les griffes du vent de Norwège, les ruades de la Manche qui bondit comme une cavale échappée, la grêle, le givre, les lanières de l'hiver, rien ne déconcerte les sauveteurs de Gravelines. Ils sont calmes, ils sont forts, ils sont armés de toutes pièces : un bon canot, de bonnes ceintures, de grands cœurs.

Des mains fraternelles sont tendues aux naufragés, on les recueille, on les place dans la barque insubmersible, plus de danger. Ciel! l'un d'eux glisse à la mer. Il est tombé dans ces vagues méchantes qui brisent sous la carène, se tordent, se dressent et d'une hauteur de quinze mètres s'abattent lourdement

sur le brig, sur le canot. Du sang-froid, cet homme n'est point perdu. Le naufrage voulait sa proie, les sauveteurs la lui arrachent, seulement il faut se hâter, car le malheureux respire à peine.

— Tout le monde est-il ici? — Combien étiez-vous? — Sept. — Le compte y est. Pousse au large, et souque ferme! A terre, enfants! — Ça! manœuvrons!... Encore un malheur, encore de l'ouvrage!

Un deuxième brig anglais, *l'Eugénie* d'Exeter, parti aussi de Newcastle et rentrant en Manche pour gagner Topham à deux lieues de son port, vient d'éprouver le même sort que *la Maid-of-Erin*, il s'échoue à quatre cents mètres, il est déjà sur le lit d'agonie.

— Nageons plus fort, matelots. A terre donc ceux-ci, pour aller sauver ceux-là!

On accoste; il faut porter dans une auberge voisine le malheureux Anglais privé de connaissance qu'au bout de deux heures de soins incessants rappelleront à lui l'armateur Weens, chargé provisoirement de la direction de la station, et un médecin appelé en toute hâte.

Avant que cet homme ait rouvert les yeux, huit autres seront rendus à la vie. Tout l'équipage de *l'Eugénie* a encore été ramené à terre après un second assaut non moins terrible que le premier.

Cependant la goélette suédoise *PIduna* partie d'Hartlepool (comté de Durham) a destination de

Gênes , a mouillé en perdition dans l'est, et ne tient qu'un instant; elle fait côte à son tour.

Et les sauveteurs sont rendus de fatigue. Plusieurs d'entr'eux glacés jusqu'aux os ne sentent plus leurs membres, ils sont incapables de manœuvrer l'aviron. Les deux sauvetages n'ont pas duré moins de trois heures sans un instant de trêve.

C'est alors que Joseph Leprêtre , montrant le navire en détresse , dit cette parole religieusement recueillie par les témoins de ses actes héroïques .

— Allons, garçons, laisserons-nous périr ces frères qui comptent sur nous et nous supplient ! Puisque Dieu est avec nous et avec notre bonne embarcation, marchons !

— Marchons ! répond l'équipage.

Et le canot que la marée descendante laissait à sec est de nouveau remis à flot par les braves gens qui se jettent à la mer pour l'y traîner avec eux.

Entre le premier et le second sauvetage , quelques canotiers avaient été remplacés par des hommes de bonne volonté ; cette fois les deux plus souffrants sont remplacés de même. Sans distinguer entr'eux , mais en constatant que sur quinze , onze prirent part aux trois expéditions et que les quatre autres bravèrent deux fois toutes les rigueurs de la tempête , enregistrons avec orgueil les noms de ces soldats de salut

.. Joseph Leprêtre, le glorieux patron qui , certes,

gagna bien ce jour-là la croix qui lui a été décernée le 9 février ;

Jean-Baptiste Ficquet, brigadier, à qui a été donnée une médaille d'argent de première classe ; (on sait que le brigadier est le second du canot, appelé conséquemment à suppléer le patron, et en outre qu'il est plus spécialement chargé qu'aucun autre de parer les chocs, de s'accrocher au point qu'on accoste, de manœuvrer la gaffe et le grappin) ;

Les matelots Lemaire, Véron, Agez, Jules Leprêtre, Lefebvre, Daubercourt, Tarlier, Pleuvret, Evrard, Antoine Fournier, Coppin, Risbourg et Joseph Delahaye.

Parmi les gens qui se signalèrent et qui furent à juste titre décorés de médailles, citons en outre M. Weens qui ne cessa de prendre part à toutes choses avec le zèle le plus efficace, le syndic des gens de mer Delahaye, cousin de Joseph Delahaye l'un des rameurs, et le gendarme de la marine Martinet qui, s'avancant jusque dans les brisants pour recevoir les naufragés, coopérèrent au risque de la vie à l'œuvre de salut.

Le troisième sauvetage fut à beaucoup près le plus difficile, non seulement à cause de l'excessive fatigue des matelots, mais encore parce que le jusant était dans toute sa force. Or, bien qu'en ces parages, il soit incomparablement moins dangereux que le courant de flot, on ne le refoule point sans des efforts

tels qu'il fallut cette fois trois heures entières pour aller chercher, recueillir, et ramener les Suédois, au nombre de sept.

Les perils avaient augmente. Une catastrophe finale faillit assombrir cette journée de salut, car le grappin se trouva retenu au dernier instant a bord de la goëlette *Iduna*. Mais le brigadier Ficquet, s'exposant à être écrasé, le dégagea juste a temps. Ce brave marin qui n'avait cessé de déployer une force, une adresse et un sang-froid admirables, couronna ainsi dignement par un acte de dévouement intrépide tous ceux de ses camarades.

Il était une heure vingt minutes quand le bon canot revint sans autre avarie que deux avirons brisés.

Vingt-deux hommes en tout étaient sauvés : le naufrage n'avait pas fait une seule victime.

Un tel résultat démontre éloquemment l'utilité majeure de l'institution des postes de sauvetage, dont le développement doit d'autant plus toucher les gens de cœur que de nombreux revers font un douloureux contraste aux succès obtenus dans les eaux de la station de Gravelines. Durant la même tempête, sur la même côte, depuis le travers de Wissant (Pas-de-Calais) jusqu'à la frontière de Belgique, plus de trente navires se perdirent, corps et biens pour la plupart. Il y eut donc environ dix fois plus de victimes que de gens arrachés aux fureurs du naufrage.

Quinze Anglais et sept Suédois furent sauvés ; deux

cents marins ou voyageurs de toutes nations trouvèrent la mort sur notre côte.

Que la France le sache ! Après avoir applaudi avec enthousiasme aux actes magnanimes des sauveteurs de Gravelines, relatés dans *le Moniteur Universel* du 26 janvier 1867, dans presque tous les autres journaux et dans les *Annales du sauvetage* de février, qu'elle réfléchisse et se demande s'il faut se contenter d'applaudir. Que la mère des Delahaye, des Leprêtre et de leurs valeureux émules se souvienne de ce qu'elle doit à de tels fils. Est-il rien de plus glorieux pour une terre civilisée que de se rendre chère à toutes les nations par ses œuvres de paix, d'amour et de dévouement ? Est-il en même temps rien de plus sage que de demander à de semblables œuvres cette pacification durable qu'on demande encore à si grands frais aux machines infernales ?

« Au nom de Dieu, au nom de l'Humanité, — je vous l'ai dit déjà, — ne serait-il pas temps enfin de substituer à l'adage classique : « *Si vis pacem, para bellum* » (Si tu veux la paix, prépare la guerre), cette naïveté débonnaire, cette formule enfantine : « Si tu veux la paix, prépare la paix ⁽¹⁾ »

Croyez-vous que ces vingt-deux Anglais ou Suédois sauvés par d'honnêtes matelots français aient désormais grande envie de guerroyer contre notre patrie

(1) *La Vie Navale*, ch VI *Du combat naval*.

et d'anéantir sa marine ? Si nos côtes mieux défendues contre le naufrage avaient été garnies de quelques stations de plus, nous aurions sauvé plusieurs centaines d'autres naufragés qui béniraient eux, leurs parents et leurs amis, le nom de notre chère France.

Ah ! lorsqu'entre nations nous nous serons réciproquement rendu des centaines de mille citoyens, quand nos bras, nos cœurs, nos bourses iront d'un pays dans tous les autres secourir les infortunes, quand le budget du sauvetage sera le budget des peuples s'entr'aidant fraternellement contre le paupérisme et la famine, que seront devenues les haines nationales ? à quoi serviront les remparts, les blindages, les torpilles ? — *Si vis pacem, para pacem !*

Nos gouvernements européens ne l'entendant pas ainsi, tant les fusils prussiens ont bouleversé leur entendement, l'argent manque partout pour les semailles pacifiques. Vous avez vu l'Angleterre glorifiée pour avoir consacré en 1864, 683,850 francs, — le neuvième du prix d'un vaisseau ferré, — à protéger contre la tempête son littoral où se perdent bon an mal an quinze cents barques grosses ou petites dont beaucoup de grands navires portant des millions de valeur. L'argent manque à plus forte raison en France dont les intérêts maritimes sont de beaucoup moindres.

Applaudir avec les larmes aux yeux est fort bien,

mais après avoir lu le journal , courir l'argent à la main pour participer à l'œuvre sainte de la Société Centrale de Sauvetage des naufragés, serait certainement un peu mieux.

Si nos gouvernements stupéfiés ont le cauchemar de la guerre , nous , simples particuliers , faisons au moins notre possible pour que notre amour de la paix ne soit pas un vain rêve.

Le canot de Gravelines, léger, stable, parfaitement fabriqué, bien installé, bien entretenu, fit, le 17 janvier 1867, des preuves éminemment favorables à son genre de construction. Les *life-boats* anglais du modèle analogue obtiennent de même des succès fréquents. Rapporteur impartial de débats qui se sont parfois envenimés, nous ne saurions le dire en termes assez clairs.

Les *life-boats* tels qu'on est arrivé à les produire sont donc des embarcations excellentes, mais il en y a d'aussi bonnes et même de meilleures, de moins coûteuses, de plus convenables en certains parages, et par conséquent, s'en tenir à un seul et même modèle, pour tous les cas, tous les lieux, toutes les circonstances, ne saurait être ce qu'il y a de plus efficace.

• Aux yeux des Danois, et eu égard à la nature

» toute spéciale de leurs côtes, la qualité essentielle
» d'un bateau de sauvetage est la légèreté, qui
» permet de le transporter sans difficultés dans les
» plus mauvais chemins, de le manœuvrer dans les
» brisants. Une pratique de dix-huit années et le
» salut de 992 naufragés recueillis de 1852 à 1862
» n'ont fait qu'augmenter leur confiance dans les
» engins qu'ils emploient (1) »

Les considérations qui précèdent sont précisées
ment celles que faisait valoir, dès 1860, l'ingénieur
calaisien M. Victor Legrand.

Le redressement spontané, le *self-return* acheté
aux dépens de la stabilité, dont au contraire il doit
être la consécration, cessera d'être un mérite si le
canot est exposé à rouler à chaque instant sur lui-
même, comme on l'a vu maintes fois. — D'autre
part, il faut y prendre garde, très-considérable est le
nombre des *life-boats* que l'on croit doués d'une
vertu qu'ils n'ont point et qui, chavirant aussi faci-
lement que des canots ordinaires, restent comme
eux quille en haut.

Rien de plus désastreux que ces appareils impar-
faits et trompeurs.

Au mois de janvier 1865, le vapeur anglais *Leila*
de Liverpool, s'étant perdu peu après sa sortie, douze
hommes de son équipage sur trente parvinrent à se ré-

(1) *Annales du sauvetage*, t. 1, p. 14.

fugier sur le bateau-phare de la Mersey, où il s'agissait d'aller les secourir. Le *life boat* N° 1 est pris à la remorque par le vapeur *le Blazer*. Un coup de mer furieux le fait apiquer. Sur ses onze hommes d'équipage, quatre seulement sont sauvés.

A la vérité, ces marins, avec l'imprudence irritante de leurs pareils, ne portaient pas les ceintures d'ordonnance.

Il convient en outre de remarquer que, par grosse mer, la position du bateau remorqué est toujours dangereuse. L'avant du canot est trop relevé par le fait de la traction; les tuyaux ménagés verticalement à travers sa cale livrent passage à une masse d'eau qui charge son arrière, enfin le patron, si habile qu'il soit, est très-souvent empêché d'éviter les lames de remous. Néanmoins le *life-boat* N° 1 qui aurait dû se redresser resta la quille en l'air.

Le même malheur se reproduit le 13 janvier 1866.

« On entendit un navire qui faisait des signaux de détresse en vue de Yarmouth. On lança à la mer deux bateaux de sauvetage : l'un d'eux, au moment de franchir la barre, a eu son gouvernail emporté, a touché terre et a été renversé sans dessus dessous; l'équipage se composait de seize matelots, quatre ont pu être sauvés, douze ont péri. » (*International.*)

Autre relation insérée dans les journaux de février 1867 :

« Mercredi matin, (le 6) un affreux accident est arrivé à Padstow, pendant la tempête qui a eu lieu ce jour là.

• Un navire, poussé par la violence du vent, vint frapper la barre qui se trouve à l'entrée du port. Un canot de sauvetage fut aussitôt lancé et partit pour lui porter secours ; mais la mer était si mauvaise que les avirons furent brisés et le bateau fut obligé d'aller à la merci des vagues, sans pouvoir atteindre le bâtiment naufragé.

• Au bout d'un instant, une vague plus furieuse que les autres vint frapper le canot et le renversa ; tous ceux qui le montaient furent jetés à la mer, et, quoique le bateau de sauvetage se soit relevé aussitôt, aucun des malheureux ne réussit à y remonter.

Vice d'installation, évidemment.

- Cinq hommes ont péri, huit ont pu être sauvés.
- Un seul homme du navire en détresse a péri.

On pourrait fort inutilement multiplier les exemples analogues qui ne prouvent rien contre les bateaux de sauvetage dont les services sont de plus en plus manifestés. On doit se borner à constater que de nouveaux progrès étant susceptibles d'être obtenus, il importe de ne négliger aucune des leçons de l'expérience.

Les Anglais, pour leur part, ne reculent pas devant les perfectionnements. Ils s'assimilent le mieux partout où ils le rencontrent. Ils s'en emparent même avec un sans-gêne de conquérant qui n'est pas précisément digne de louanges. Nous lisons dans une circulaire lithographiée de M. Labure, en date d'avril 1865, que les *life boats* construits en 1852, par M. Peake, diffèrent essentiellement de ceux qu'il construit aujourd'hui.

« C'est mon système, dit l'inventeur Havrais, qu'il a substitué au sien. »

Diverses réclamations analogues se sont produites. — L'une d'entr'elles, par exemple, est relative à l'installation des boîtes à air fort légèrement attribué à M. Peake. Je réclame, moi, en faveur du chevalier de Razilly, du contrôleur de Bernières et d'une trentaine d'autres y compris Mouë.

Sans dépouiller personne de ses droits légitimes et tout en rendant à chacun la justice qui lui est due, il convient, dans l'intérêt de l'humanité, d'emprunter à n'importe quel système ce qu'il a de préférable pour que le plus précieux des instruments de sauvetage ne cesse de s'améliorer.

Le canot insubmersible en vertu de sa construction ou rendu tel par des moyens quelconques, peut, à bord, comme sur le littoral, être du plus grand secours. — Or, quelle que soit l'importance incontestable des postes de sauvetage installés sur les côtes, c'est ici le lieu de répéter encore, toujours, obstinément que c'est à bord surtout qu'il faut, de gré ou de force, par la persuasion, par le bon exemple ou enfin par la rigueur, faire pénétrer les engins de sauvetage. Du reste, la statistique le prouve.

Sur les rivages de la Grande-Bretagne, c'est-à-dire là où les stations de secours sont les plus nombreuses, sur 4,565 personnes sauvées du naufrage, en 1863, 428 l'ont été par les *life-boats*, 329 par les porte-

amarres (ensemble 827 par les soins des Sociétés Humaines), et 3,738, plus de quatre fois autant, soit par les canots du navire naufragé, soit par les bateaux de pêche ou par tout autre moyen.

La disproportion serait bien plus frappante encore si les bâtiments n'étaient habituellement dépourvus d'appareils sauveteurs. Mais la routine a toujours à sa disposition des arguments tels que ceux-ci, produits dès 1835, au sujet des efforts tentés en France pour la création de postes de sauvetage :

« Les accidents se présentent sous des formes si variées ; il fallait, pour parer à tous les événements, se charger de tant d'appareils plus ou moins encombrants, compliqués, et d'une efficacité douteuse, que les prévisions du cas de naufrage (cas exceptionnel et rare dans les chances de la navigation) seraient devenus un des principaux objets de la marine. Tant de soucis étaient incompatibles avec les conditions du métier de marin, où l'audace et la confiance sont les premières vertus (1). »

Le métier de marin exige de l'audace, d'accord, mais quoi qu'on fasse, les dangers seront toujours assez nombreux pour satisfaire les plus bouillants courages. Quant à la confiance, elle naît surtout du sentiment d'un bon armement, d'un bon outillage, de la force nécessaire pour vaincre. Les plus vaillants capitaines prennent chasse devant un ennemi qui les écraserait, et nous venons d'entendre Joseph Leprêtre

(1, *Magasin Pittoresque*, t. III, p. 259

qui pour encourager ses gens leur rappelle sa ~~bonne~~ embarcation.

Le naufrage ne deviendra ~~cas exceptionnel~~ et rare que par un ensemble de mesures inappliquées dont la plupart dont l'une, précisément, est l'embarquement d'appareils qui se réduisent à quatre genres ; tous quatre peu encombrants et peu compliqués :

Les bouées qu'il s'agit de perfectionner et de multiplier sans pour cela en remplir le bâtiment ;

Les staphandres ou plastrons de sauvetage en nombre égal à celui des gens embarqués, — chacun d'eux occupant moins d'espace qu'une giberne ;

Les porte-amarres : une espingole, quelques fusils, ou mieux encore un cerf-volant Broquet tel que nous le décrirons au chapitre suivant ;

Les canots de sauvetage n'occupant aucune place puisqu'ils se substitueraient à d'autres canots.

Est-il bien utile d'ajouter qu'au large et sur l'immense majorité des rivages du monde entier, les navires sont nécessairement réduits à leurs propres ressources.

De même qu'on s'oppose à la sortie de tout navire dont les expéditions ne sont pas en règle, et qu'on exige fort sagement qu'il soit pourvu de quatre ancres, de deux pompes, de mâts et voiles de rechange et de vivres pour un mois ou deux de plus que la durée présumée de son voyage, — de même, on devrait, au nom de l'humanité, être aussi sagement exigeant et non moins sévère envers ceux qui, sans précaution

aucune, exposent à toutes les horreurs du naufrage leurs équipages et leurs passagers.

Enfin, comme l'on accorde des primes pour certaines pêches, on pourrait départir des avantages analogues aux bâtimens dont la construction, — les appareils tels que pompes, câbles-chaines, guindeaux et cabestans, etc., plus perfectionnés, plus chers et meilleurs, — la subdivision en compartimens étanches, si utile en cas de chocs ou d'abordages, et l'approvisionnement en engins sauveteurs présenteraient le plus de garanties de sécurité.

LES DANGERS DU SAUVETAGE.

Eugene Genay.

Ayez des bouées, des scaphandres, des porte-amarres et des canots de sûreté, à bord, sur les côtes, dans les stations sédentaires, sur les postes-flottants. Multipliez les mesures de précaution. Donnez aux gens de mer une instruction spéciale. Dépassez, s'il est possible, nos désirs.

Et les dangers, je le répète, seront encore assez nombreux pour suffire aux plus audacieux.

Après avoir dit, dès les premières pages de ce livre, que nous voudrions, nous, que les sauveteurs pussent

vaincre sans périls, dussent-ils triompher sans gloire; démontrons qu'il y aura toujours gloire puisque toujours il y aura d'immenses périls. Si nous ne nous adressions qu'à des gens de mer, la démonstration serait inutile. Mais, mêlant le grave au doux, le plaisant au sévère, — pour faire pénétrer les idées de sauvetage dans un nombreux public étranger à la marine, nous servons en volontaire indépendant; — très indépendant, — la cause de l'humanité. Nous visons à émouvoir et à convaincre une foule de lecteurs qui n'ouvriront jamais le *Guide pratique Conseil*, les *Accidents de mer* Lissignol, ni les *Annales du Sauvetage*, ni la *Statistique des naufrages*, ni les *Instructions nautiques* de Maury, et nous parlons tellement de mesures préservatrices que nous risquons, en vérité, d'outrepasser notre propre but. N'oublions pas que ce livre s'adresse à la nation belliqueuse et téméraire par excellence, à un peuple rempli d'admiration sympathique pour les invalides de la guerre, et aux dames françaises fort éprises de belles balafres sur le front des jeunes et beaux guerriers.

J'ai connu un galant artilleur à cheval qui n'eût paix ni cesse avant de s'être fait décorer de cette séduisante balafre, par un hussard autrichien, première victime de tant d'obligeance. Quant aux autres victimes, c'est à elles qu'il faudra toujours recourir pour qu'une noble et généreuse idée fasse son chemin au pays de France. Mais il leur faut la balafre!

Eh bien, mesdames, il y a déjà trop d'années, je naviguais à bord du brig de guerre *l'Oreste* dont le chef de timonnerie avait emmené avec lui son jeune neveu, un enfant de dix à douze ans nommé Eugène Genay, blond, rose, frais, grands yeux bleus, teint velouté : un chérubin. Grenze a peint une tête de jeune fille qui lui ressemblait trait pour trait. Intelligent, alerte, soigneux, d'une exquise propreté, obéissant, réservé, c'était un vaillant petit mousse, un excellent sujet, appelé à devenir premier maître et plus tard officier ou commis de marine. Sa famille ambitionnait pour lui le frac brodé d'argent. Provisoirement il apprenait le matelottage et il étudiait sous la direction de son oncle. Il savait faire le point, mettait convenablement l'orthographe et secondait le fourrier qui l'employait à tenir quelques écritures.

La campagne achevée, je perdis de vue le jeune Genay qui après avoir passé par plusieurs navires, était, en 1841, timonnier sondeur à bord du *Voltigeur*, quand ce brig de vingt canons commandé par le capitaine de corvette Le Barbier de Tinan, devenu depuis vice-amiral, talonna sur fond de roche au mouillage devant Mogador. Il ventait tempête du nord-est. La mer était démontée. Le navire assailli par des lames énormes courait risque d'être démantelé sur place. La mâture craquait ; on craignait à tous les coups de tangage qu'elle ne tombât. Une voie d'eau formidable s'était déclarée. Le gouvernail

était brisé. Toutes les manœuvres de force furent inutiles ; grelins , aussières , cables cassaient. Les ancres étaient perdues sans que le navire eût bougé. Les bâtiments de commerce portugais et anglais mouillés en rade avaient envoyé à bord des pompes et des hommes qui secondaient les travaux de l'équipage habilement commandé et dirigé.

Genay , sans cesse couvert par les lames , sondait à l'extérieur.

— Timonnier ! le fond ? demandait le capitaine.

— Quatorze pieds , commandant !

Et le bâtiment qui en calait quinze , gagné par la mer , s'alourdissait de plus en plus.

Enfin après neuf heures de dangers croissants , grâce au concours d'un capitaine anglais qui se proposa pour faire office de pilote , le brig remorqué par un certain nombre d'embarcations , parvint à abattre sous son grand foc et à se hâler sur des bouées que Genay avait été chargé de mouiller dans la passe du Sud.

La position cessa d'être insoutenable ; on fit la chaîne avec des seaux pour vider l'eau dans la cale , car les pompes n'y suffisaient point ; on régla ainsi la voie d'eau qui , n'ayant pu être étanchée , donnait à l'heure 1 mètre 70 centimètres ; on consolida la mâture et l'on établit un gouvernail de fortune , avec lequel force fut d'appareiller pour Cadix. — On pomperait chemin faisant et au bout de deux ou trois

fois vingt-quatre heures , on se trouverait dans un port offrant toutes les ressources nécessaires pour une réparation complète.

Mais à peine était-on en mer que la tempête recommença. Le gouvernail de fortune fut emporté ; les avaries succédaient aux avaries — Il fallut faire des prodiges de courage et d'intelligence pour résister aux assauts des lames et aux progrès menaçants de la voie d'eau. Le capitaine déploya la plus rare énergie ; son état-major et sa maistrance le secondèrent dignement. Durant seize jours entiers sans un instant de trêve, l'équipage se comporta d'une manière admirable.

Genay se signala entre les plus infatigables par des efforts qui devaient, hélas , lui être funestes.

Il n'avait cessé de travailler dans l'eau et il contracta ainsi une maladie incurable qui fait de lui non un balafre mais un perclus.

Il a perdu l'usage de ses deux jambes, paralysées, atrophiées, inertes. Son avenir était brisé, sa vie détruite. Il avait bravement contribué à sauver un navire de l'État. Il s'était obscurément sacrifié à l'accomplissement de ses devoirs. L'hôtel des Invalides est aujourd'hui son asile et il n'a plus d'autre ambition que d'aller finir au bord de la mer la douloureuse existence qu'elle lui a faite, la terrible !

Ah ! si c'était à la guerre , à la bataille , durant quelques heures, qu'il se fût conduit comme il s'est

conduit devant le naufrage, durant un mois de perdition ! — je dis un mois, car j'ai passé les rudes journées qui précédèrent le mouillage à Mogador ; — Ah ! si c'était un boulet qui lui eût emporté les deux jambes ! Il aurait au moins des médailles militaires, la croix d'honneur peut-être et la pension de légionnaire. Malheureusement sonder, pomper, s'en aller de nuit sous les lames, échelonner des bouées dans un chenal, se mettre à la mer pour rétablir un gouvernail emporté, s'exposer à tous les instants pour aider à réparer des avaries, s'exténuer, et en devenir infirme, sont des choses moins méritoires, paraît-il, que manœuvrer le fusil ou le canon.

Un jour s'arrêta devant ma porte, un petit véhicule mécanique conduit par un cul-de-jatte en uniforme qui se hissa très-lestement chez moi :

— Vous ne me reconnaissez pas, me dit-il. Je suis Genay, de l'*Oreste*.

Je restai frappé de stupeur. Lui, le plus charmant enfant que j'eusse peut-être connu, amaigri, pâle, et jeune encore, dans un pareil état !

Il me raconta sa cruelle histoire.

— J'allais, dit-il, passer mes examens pour entrer dans le commissariat, car mes parents étaient pressés. A part moi, j'aurais préféré attendre, gagner les galons et ensuite me présenter pour devenir enseigne. Mais, poursuivit-il avec un sourire mélancolique, il n'y a plus à regretter n'importe quoi ! Me

voici invalide. C'est égal, je puis me vanter d'avoir bravement travaillé au sauvetage. Lisez plutôt ce certificat de mon commandant. Un de nos officiers, M. le vicomte de Rielle, me donna, pour me récompenser, un bel octant quine m'a servi que trois fois.

Nous causâmes du brig *l'Oreste*. Le brave garçon se ranimait à ces souvenirs du temps où il avait en perspective le rang d'officier. Il finit par se traîner dans mon escalier et s'installa sur son véhicule dont il prit la manivelle d'une main vigoureuse. Ses bras et son buste ont conservé toute leur force. J'étais à ma fenêtre :

— Vous allez voir, me cria-t-il, comment je manœuvre ça en matelot. Pas un autre ne gouverne aussi bien que moi !

Et en effet, dépassant toutes les voitures, il disparut en un clin d'œil.

Le sauvetage expose à des blessures, à des infirmités de tous genres. Vous avez vu le brigadier Ficquet, pour dégager un grappin, courir risque de la vie ; vous avez vu Philippe-Joseph Hénin se blesser grièvement en se précipitant à la mer. Si son frère Pierre-Antoine six fois médaillé, décoré et dignement honoré pour les nombreux sauvetages qu'il accomplit, mourut avant l'âge de quarante ans, c'est qu'en 1841, ayant plongé pour sauver un baigneur, il se heurta la tête contre un rocher. Depuis, il ne traîna plus qu'une existence languissante et

s'éteignait l'année d'après. Les accostages de gros temps ne sont jamais inoffensifs, les chocs sont formidables; il y a des gens broyés, d'autres estropiés sans ressources. Entre navires, quand l'un s'approche pour secourir l'autre, lui jeter une remorque par exemple, ou encore durant le remorquage, un premier naufrage en occasionne parfois un second. Les aspérités, les débris, sont les bayonnettes et la mitraille de cette guerre aux éléments dont l'objet est de rendre à la vie, non de donner la mort. Les fatigues du sauveteur, comme celles du soldat, engendrent des affections souvent mortelles. Enfin plus on a bravé de ces formidables et multiples dangers de la mer, plus on court de chances d'en être réduit à l'honorable pauvreté, si voisine de la misère, dans laquelle finissent des héros dont on ne saurait assez glorifier les actions.

Qu'ont de commun avec tout cela les bouées, les costumes flotteurs, les canots de sûreté? — Ne craignons donc pas d'efféminer nos marins par l'emploi de précautions qu'exige la prudence. — Il y aura toujours, en temps à naufrages, assez d'autres périls qu'aucune précaution humaine ne pourra jamais diminuer.

NOTES STATISTIQUES.

Interrogeons maintenant les chiffres et laissons-les parler afin qu'on voie bien jusqu'à quel point le naufrage est un *cas exceptionnel et rare*.

Le *Board of Trade* (ministère du commerce) a publié le relevé de ceux qui ont eu lieu, en 1864, dans les parages du Royaume-Uni. Ce chiffre est de 1,390 il dépasse la moyenne décennale de 1855 à 1864, qui est de 1,343, mais il n'atteint pas le nombre des sinistres de l'année 1863, qui était de 1,664. En sus desdits 1,390 cas, il y a eu 351 abordages ; aussi le nombre de navires coulés ou endommagés s'élève-t-il à 1,741, d'un tonnage total de 350,000 tonneaux, et parmi lesquels figurent 1,434 navires appartenant à l'Angleterre ou à ses dépendances.

Or, en regard de cette perte, l'Angleterre ne dépense pas un million en stations de secours.

En la même année 1864, sur les côtes de France, Corse et Algérie, il s'est perdu 198 navires, jaugeant 16,800 tonneaux, dont 7 vapeurs, 9 trois-mâts, 15 brigs, 45 brigs-goëlettes, 22 goëlettes et le reste en petits bâtiments de cabotage.

En 1865, les sinistres sur les côtes françaises sont sensiblement plus nombreux 249 navires, jaugeant 22,960 tonneaux, dont 16 vapeurs, 13 trois-mâts, 33 brigs, 12 brigs-goëlettes, 36 goëlettes et le reste en moindres bâtiments (¹

(¹) Pour les détails, voir la *Statistique des naufrages et événements de mer* publiée par la Société Centrale de sauvetage des Naufragés.

Donnons un coup d'œil plus général :

En 1866, d'après le Bureau-Veritas, les sinistres maritimes connus du 1^{er} au 31 janvier se sont élevés au chiffre effrayant de 411 navires. Le pavillon anglais, en raison du développement de la marine britannique, a été naturellement le plus éprouvé : on compte, en effet, dans cette liste, 237 navires anglais perdus. La France y figure pour 44 navires et les États-Unis pour 26.

D'autre part, d'après des documents des États-Unis, on voit que leurs pertes ont été bien autrement considérables. On y lit en effet : « Les sinistres sur les côtes américaines de l'Atlantique ont atteint des proportions extraordinaires. Dans l'espace de deux mois, quatorze steamers de mer ont été complètement perdus dans ces parages ; cent cinquante personnes ont péri. Il n'y a pas d'exemple d'une pareille destruction depuis 1854. Dans cette année, il y eut une longue succession de mauvais temps sur la côte, et les effets en furent désastreux, ainsi que cela a lieu aujourd'hui. »

En d'autres termes, de 1854 à 1866, l'art du sauvetage n'a pas fait aux États-Unis plus de progrès que dans notre vieille Europe.

Le nombre des navires *perdus totalement*, en 1866, s'élève à 2,932, d'après les excellents travaux du Bureau-Veritas, qui, loin d'exagérer, n'indique qu'un minimum certain. Il néglige, d'une part, les naufrages partiels et ceux des bâtiments de guerre, d'autre part l'immense majorité des faibles barques de tous pays.

Ainsi pour les navires anglais perdus sur toute la surface des mers, il ne compte que 1461 navires, quand il résulte des documents du *Board of Trade* (comme on vient de le voir) que, dans les eaux du

Royaume-Uni ; les pertes des anglais seuls ont été en une même année de 1434 navires ou barques y compris les abordages.

Expliquons bien, toutefois, que les mots *perdus* *totalément* n'impliquent point pertes corps et biens. Le travail du Veritas étant fait surtout au point de vue des assurances, il ne s'agit que de la *perte totale* du bâtiment proprement dit : coque et agrès. Le personnel et même tout ou partie de la cargaison peuvent avoir été sauvés.

Le chiffre authentique de 2,932 étant fourni par le Bureau Veritas qui, parfaitement en mesure d'entrer dans les détails, indiquerait au besoin (sauf peut-être 238) les noms de tous les navires et ceux de leurs capitaines, il n'y aura rien d'exagéré à supposer 68 omissions pour arriver au chiffre rond de 3000 ; et ensuite à évaluer au nombre égal de 3000, les pertes de toutes les marines en navires de guerre, bâtiments quelconques non catalogués ; barques de pêche, chaloupes et chalands de corvée, canots de batelage, de plaisance, de passage, etc. pertes horribles surtout en hommes, — d'où un total approximatif *minimum* de 6000 naufrages de navires ou barques.

Or, de l'aveu des statisticiens les plus compétents ce minimum est, sans aucun doute, fort au-dessous de la vérité.

Il suffit d'ailleurs de faire quelques recherches sur

les sinistres partiels tels que les enlèvements d'hommes par les lames, les chutes à l'eau suivies de mort et les chavirements de canots, pour se convaincre qu'en présence des navires perdus dont les équipages sont sauvés, il y a un nombre immense de gens noyés dont les bâtiments n'ont pas gravement souffert.

La question des sauvetages, comme on le voit, ne laisse pas que d'avoir une certaine petite importance.

Aucune statistique, bien entendu, n'atteint les bâtiments des pays dont la civilisation diffère absolument de la nôtre, tels que la Malaisie où les marins sont excellents mais la navigation extrêmement dangereuse, le Japon, l'Indo-Chine, et la Chine où la navigation est aussi très-dangereuse et les marins si mauvais qu'on a pu dire (à tort ou à raison) que les jonques y périssent, année moyenne, dans la proportion de 50 pour 100. Cette proportion invraisemblable, fut-elle réduite des trois quarts, la part afférente au naufrage serait encore effrayante, car une partie considérable de la population de ces pays n'habite que sur l'eau.

Reprenons le chiffre authentique des pertes totales de 1866 2,932

Ces sinistres se divisent comme suit :

Vapeurs	168
Navires à voiles en bois	2,732
— — en fer	32
Total	<u>2,932</u>

Les causes qui leur sont attribuées sont .

Abordage	130
Incendie	101
Explosion	4
Echouement et abandon en mer	2,336
Condamnation	160
Navires coupés par les glaces	15
Navires considérés comme perdus par suite d'absence de nouvelles	183
Total	2,932

Ces sinistres concernent les différents pavillons dans les proportions suivantes .

Anglais , 1,461 navires. — Américains , 883. — Français 261. — Hollandais, 96 — Prussiens, 56 — Norwégiens, 39 — Italiens, 49. — Hanovriens, 48 — Danois, 41. — Autrichiens, 40. — Espagnols, 40. — Suédois, 37. — Hambourgeois, 27. — Russes, 26 — Grecs, 24 — Brémois 17 — Oldembourgeois, 13. — Portugais, 11. — Slesvig Holsteinois, 10. — Belges, 9. — Mecklembourgeois, 8. — Turcs , 8 — Brésiliens, 7. — Chiliens, 5. — Lubeckois, 4. — Mexicains, 3. — Péruviens, 2 — Colombien, 1. — Haïtien, 1. — République argentine, 1. — Pavillons restés inconnus, 298 — Total : 2.932 navires, soit 3000

En voyant réunis , sous le même titre , les naufrages en côte sous le nom *d'échouements* ⁽¹⁾ et les

(1) *Echouement*, (voir page 11 ci dessus ,) n'implique *sinistre* que dans une statistique de naufrages. — Le public étranger à la marine confond tellement les termes *échouer* et se perdre en suite d'un échouement , que le *Great-Eastern* commence à jour de la plus injuste des mauvaises réputations. On lit sans cesse dans les gazettes qu'il s'est *échoué*, d'où l'on conclut qu'il est continuellement en péril, lorsqu'attendu son tirant d'eau, il s'est tranquillement posé sur le fond , sans dangers aucuns, comme dans les neuf dixièmes des petits ports s'*échouent* à chaque marée basse les moindres barques et canots. 23

abandons en mer, nous nous sommes trouvé fort incomplètement renseigné, car il importe dans ce livre de combattre l'opinion que les naufrages en pleine mer sont cas tellement rares et exceptionnels qu'on peut, en quelque sorte, ne pas s'en inquiéter.

Nous devons à l'extrême obligeance de M. le Directeur du Bureau-Veritas lui-même, la possibilité d'établir la distinction suivante :

Echouements	1,706	
Abandons en mer . . . 210	}	630
Submersions 480		
Nombre égal		2,836
Mais si, aux abandons et submersions,	630	
on ajoute . — les navires coupés par les		
glaces.	15	
Les pertes sans nouvelles	186	
et les deux tiers seulement des abor-		
dages et des incendies	154	
On trouve en somme.	985 (soit 1000)	
C'est-à-dire le tiers des naufrages constatés.		

Il est donc erroné de prétendre que les sinistres en pleine mer méritent à peine de nous préoccuper et que les postes de secours sur le littoral suffisent à très-peu de chose près.

Les pêcheurs et les petits bâtiments de servitude se perdant généralement sur les côtes, les stations de sauvetage y rendront d'innombrables services, c'est

évident. — Mais il est positif que le tiers des sinistres de navires d'un certain tonnage a lieu au large ; il est par conséquent très-utile d'insister sur ce chiffre quand, comme nous, on pose en principe que c'est *à bord surtout* qu'il convient d'organiser le sauvetage.

La statistique, — cette fois, peut-être, un peu trop rassurante, — nous apprend encore que sur les côtes françaises, la perte se réduit en moyenne, à 1 navire sur 1,108, à 1 homme sur 7,290.

Elle va même beaucoup plus loin, — beaucoup trop loin, — lorsque, raisonnant par voyages, d'après les entrées et les sorties (ce qui ramène sans cesse les mêmes éléments dans le calcul), elle fait entrer en ligne de compte : « 8696 bateaux, jaugeant ensemble » 62,155 tonneaux et montés par 41,197 marins qui, » toujours près des côtes fournissent annuellement » leur contingent à l'inventaire des sinistres » — et qu'elle en conclut que les pertes se réduisent à 1 sur 4,643 navires ou barques, à 1 homme sur 26,636.

Mais, ces dernières proportions, — même ramenées, chose impossible, à une rigoureuse exactitude, — ont un côté consolant. C'est pourquoi, notre dessein étant d'encourager les sauveteurs, non de décourager les voyageurs par mer, non d'attrister les marins, nous sommes heureux de les enregistrer pour clore moins tristement la lugubre série de nos relevés mortuaires.

ORGANISATION, — INVENTION.

Utopies.

AN premier numéro des *Annales du Sauvetage maritime*, organe attribué de la Société Centrale, on lit :

« — 70 canots de sauvetage et 150 porte amarres devant occasionner une dépense minimum de 1,500,000 fr. non compris les frais d'entretien, tels sont les besoins approximatifs, révélés par une première exploration du littoral. »

Le consciencieux capitaine Conseil, après avoir inspecté tout exprès les côtes de la France entière, évalue à 221, abstraction faite de l'Algérie, de la Corse, des Alpes Maritimes et d'une faible partie du Var, le nombre des stations à établir, — « lesquelles, » dit-il, à douze hommes par poste, représentent » un contingent de 2,652 sauveteurs embrigadés, » qui pourraient, dans un cas de nécessité, être » mis à la disposition du gouvernement. »

Ici le capitaine Conseil semble oublier que, tous les marins de l'inscription maritime étant *a priori* à la disposition permanente de l'Etat, ses sauveteurs embrigadés y sont par le fait. Et son idée, excellente en elle-même, est présentée d'autant plus obscurément qu'aucun cas de nécessité ne devrait jamais faire dégarnir les postes de sauvetage.

Quant à nous qui n'avons aucun motif de vouloir qu'on fasse les choses à demi ; — quant à nous qui tenons en grande estime le proverbe familier : « Lorsqu'on prend du galon, l'on n'en saurait trop prendre » — nous poserons carrément en fait que :

Une organisation générale du Sauvetage maritime sur les côtes de France, de Corse, d'Algérie et des points les plus fréquentés des Colonies Françaises, — après une première dépense d'environ cinq millions consacrés à la création du matériel, — coûterait annuellement pour l'entretien de ce matériel, la solde fixe du personnel et son inspection active, une somme que nous n'évaluons pas à moins de neuf millions, — écrivons : Dix.

En effet, considérant que dans un très-grand nombre de localités un seul canot est insuffisant, nous raisonnons sur l'établissement de cinq cents postes de dix-huit hommes dont treize toujours présents, et six de veille nuit et jour.

— Mais, où prendre les neuf ou dix millions ? — Seraient-ils exclusivement fournis par l'État ? — Seraient-ils en partie laissés à la charge de la charité publique ? — Par des combinaisons ingénieuses comme celles auxquelles a recours la Société Centrale actuelle, amoindrirait-on la dépense au point d'en être réduits à des aveux tels que celui-ci : « Au sud de l'île d'Oleron, plusieurs navires s'échouent chaque année sur la pointe sablonneuse et déserte

» de la Coubre , ainsi que sur la côte qui s'étend au
» nord jusqu'au pertuis de Maumusson. *L'absence*
» *de population ne permet pas d'y établir de canots*
» *de sauvetage* » — Hélas ! l'intérêt étroit, passant,
suivant l'usage, avant l'intérêt capital du commerce,
de la marine, de l'humanité, pour obvier à la con-
trebande , il y a parfaitement des *postes de douanes* ,
lesquels, ajoute *la Statistique des naufrages* (p. 21)
« sont pourvus déjà depuis plusieurs années d'objets
« de secours. »

Pour le service du fisc point de solution de conti-
nuité, rien de plus logique. Puisque douanes il y a,
on ne peut laisser à la fraude aucune porte ouverte.
Mais la même logique veut qu'on n'en laisse point
des centaines ouvertes au naufrage qui , — financiè-
rement (ne parlons plus que d'argent cette fois) , —
coûte à la nation des richesses toutes aussi dignes
d'être sauvegardées que la perception des douanes.

Bornons nous à constater que le budget de la marine
dépasse 218 millions, que la flotte cuirassée coûte
fort cher, se détériore horriblement vite et sera con-
damnée comme insuffisante avant même d'être usée ;
répétons que le Danemark fait tous les frais de sau-
vetage sur ses côtes , que l'Angleterre, bien que
piteusement et chichement, attribue certains fonds à
ce chapitre, et ajoutons enfin qu'une partie de la
dépense occasionnée par nos 500 stations pourrait à
juste titre incomber aux divers départements qu'elles
serviraient comme on va le voir.

Nos côtes ont besoin d'une gendarmerie flottante protégeant les riverains contre une infinité de délits peu réprimés et encore moins prévenus. Le service nouveau spécialement créé en vue du sauvetage, devrait donc s'étendre à la police de la navigation et surtout de la pêche, à la surveillance des cantonnements sans lesquels la diminution croissante du poisson deviendra une calamité publique ⁽¹⁾, et pour généraliser aux intérêts maritimes de tous genres. Ce service compléterait en les renforçant ceux des stationnaires et des bâtiments garde-côtes déjà établis. Il se rattacherait à l'inscription maritime dont les commissaires manquent sans cesse de matériel et de personnel. Il serait relié par une entente réglementaire avec les capitaineries et maîtrises de port où les moyens d'agir font aussi défaut trop souvent ; il serait relié de même avec le service des douanes déjà si parfaitement disposé à coopérer aux sauvetages.

Par les avantages multiples qui résulteraient de ces attributions d'ordres divers, seraient largement compensés, en temps de paix, et à plus forte raison en temps de guerre, les frais des cinq cents stations de marins garde-côtes, détachés des compagnies de sauveteurs à créer dans nos cinq ports, compagnies

(1) Voir au volume *Mœurs maritimes*, ch II, *Pêches et pêcheurs* Intérêts opposés, prohibitions, cantonnements, conclusions, etc. ...

qui, par elles-mêmes, n'exigent aucun surcroît de dépense.

Rien de ce qui est aujourd'hui ne serait supprimé.

La Société Centrale de Sauvetage ne perdrait aucune partie de sa force en rentrant dans les attributions immédiates du Ministère de la marine auquel, d'ailleurs, elle est déjà fort étroitement unie. — Seulement, il y a une étude à faire pour régler les rapports de cette institution d'utilité publique avec ceux des autres ministères qui, depuis le démembrement de la grande unité créé par Colbert, ont part à divers services essentiellement maritimes, tels que la navigation marchande, la police des ports de commerce, les travaux hydrauliques afférents, les phares et balises, etc... ⁽¹⁾

Quant aux Sociétés Humaines locales, elles recevraient de plus haut aide et concours, de plus près d'excellents exemples pratiques, sans que leur action fût paralysée par l'administration centrale. Il en est du reste ainsi de toutes les autres œuvres de secours. L'assistance publique n'a jamais entravé la charité privée, son auxiliaire naturel; la somme du bien à faire ne saurait être trop grande; et s'il faut craindre le désordre qui naît des rivalités, il faut aussi désirer ardemment la concurrence quand elle ne provoque qu'une emulation généreuse.

⁽¹⁾ P. L. BOURBAINT, *Écrits divers*. Mémoire sur l'établissement maritime de Colbert, p. 97.

Donc, liberté pleine et entière d'une part, — de l'autre, service militairement organisé.

Et si l'on nous objecte que les résultats ne seront point en rapport avec la dépense, — que de nombreux sinistres continueront à désoler notre littoral, — qu'on n'aura qu'atténué un mal qui ne saurait être conjuré absolument, — qu'on aura privé la flotte de neuf mille serviteurs ou la marine marchande de neuf mille matelots, — et enfin, qu'on aura presque en pure perte grévé le budget, nous repondrons :

— En effet, nous l'admettons les yeux fermés, *les résultats directs* n'équivaudront aux frais que par exception, — des années entières pourront s'écouler sans qu'on ait sur notre littoral préservé du naufrage pour dix millions de valeurs françaises — enfin, plus on ira, mieux on sera organisé, moins on sauvera *directement* ; — mais pourquoi ? parce que *les résultats indirects*, de beaucoup supérieurs, deviendront très-rapidement tels que les dix millions de frais seront amplement couverts par la seule propagation de l'art de sauver et de se sauver

« Les désastres de nos deux marines, a écrit M. le capitaine Tremblay, coûtent annuellement à la France 1,300 à 1,400 marins et plus de 40 millions de francs ! Fixons donc également nos regards sur notre littoral et sur tous les points du globe où un navire français a fait naufrage ! »

(1) *Monteur de la jette*, du 31 mars 1861

Étudié en France par les neuf mille hommes des cinq cents stations, par quelques milliers d'autres instruits dans les dépôts ou embarqués sur les navires de l'État et par tous les officiers de la marine, l'art du sauvetage, une fois vulgarisé, préviendrait le naufrage sous toutes les latitudes. — La fortune publique trouve ici largement son compte. Les dix millions avancés par le budget en représentent vingt, trente, quarante, et les vies humaines sauvées forment le magnifique appoint de ce bénéfice. Les dangers de la mer sont diminués dans une proportion croissante, car toutes les nations ont intérêt à imiter la France. D'exception le sauvetage devient règle.

Au lieu de perdre, comme en 1866, **TROIS MILLE BATIMENTS** (d'après le Bureau-Veritas), **SIX MILLE**, *au moins* en comptant les barques de pilotage, de servitude, de pêche, de batelage, etc... — on n'en perd plus que le quart, le cinquième, le dixième, et le résultat économique général devient incalculable.

Quant aux neuf mille marins sauveteurs détournés soit du service de la flotte, soit de la marine marchande, attendu la permanence des stations et la fluctuation du personnel, c'est au bout de très-peu d'années neuf mille hommes de plus conquis par l'inscription maritime, et neuf mille hommes d'élite, propres en toutes occasions, soit en paix, soit en guerre, à rendre les meilleurs services. — Ils sont tous

nageurs et plongeurs accomplis, rameurs parfaits, pêcheurs experts, matelots habiles à lancer le harpon ou le grappin, à construire tous les genres de radeaux, à manier tous les instruments de sauvetage, à manœuvrer sous voile par les plus gros temps. Formés qu'ils sont par de fréquents exercices à envoyer des amarres avec des armes à feu des divers calibres, ils sont enfin bons fusiliers et bons canonniers.

Ces sauveteurs ainsi disciplinés deviennent une des gloires de notre pays. Ils sont astreints à une conduite exemplaire. L'ivrognerie rend indigne de servir dans leurs rangs. L'imprudencence et la fanfaronnade y sont en mépris.

La consigne qui leur est lue à l'inspection tous les dimanches et qui est affichée dans leurs postes, contient cet article :

**« Sera pour jamais privé de L'HON-
NEUR de monter un canot de secours,
tout homme qui s'y sera embarqué une
seule fois sans être revêtu de la coïn-
ture réglementaire. »**

Tout sauvetage de barque, de navire ou d'équipage naufragé, accompli dans des conditions perilleuses, spécifiées par le règlement, donne droit à compter comme temps de guerre le mois durant lequel ce sauvetage aura eu lieu.

Si plusieurs sauvetages de barque, de navire ou de naufrages ont été accomplis soit dans le même mois,

soit dans la même journée, autant de mois seront inscrits comme temps de guerre sur les états de service du marin sauveteur.

Nul ne peut être enrôlé dans la compagnie des sauveteurs s'il n'a au moins six ans de navigation dont deux au service de l'Etat. Toutefois ces conditions seront réduites de moitié pour tout marin décoré déjà d'une médaille de sauvetage.

La solde entière du marin quelconque qui aura péri en allant porter des secours à la mer, est due à titre de rente viagère à sa veuve ou à ses ascendants, et s'il ne laisse que des orphelins cette solde leur sera attribuée jusqu'à leur majorité.

Par de telles dispositions et quelques autres semblables, on assurerait et on honorerait le service d'humanité dont tous les bons esprits et tous les cœurs généreux s'accordent à reconnaître, en principe, l'utilité majeure.

Pour l'application, pour l'organisation, pour les détails, les avis sont divergents. Nous sommes certainement ici en désaccord passager avec des hommes pour qui nous professons la plus profonde estime, mais ils reconnaîtront qu'au fond notre pensée est la leur, car nous ne voulons que faire prédominer les œuvres de secours, de conservation, de civilisation et de paix, sur les œuvres de destruction, de barbarie et de guerre.

Notre vœu le plus ardent est qu'en France et que

dans tous les autres pays, l'État se fasse pacificateur et sauveur.

Certes ! ceci encore est de l'utopie toute pure. — Mais ce n'est qu'en demandant trop, beaucoup trop qu'on obtient quelquefois un peu. Ceci soit dit pour répondre à un de nos plus zélés correspondants qui nous écrivait :

« Je crois que vous errez, non sur le nombre
» d'hommes nécessaires pour organiser le sauvetage
» maritime, mais sur la dépense qu'entraînerait
» cette organisation. Si vous demandez trop on ne
» vous accordera rien. »

— Oh ! tranquillisez-vous, cher maître. Peu importe mes prétentions. J'indique tout au plus à d'autres qui s'y prendront à leur guise, — avec excès d'audace, avec excès de timidité, ou avec une parfaite mesure, — ce qu'il conviendrait de solliciter. D'ailleurs nous n'en sommes guère à discuter le chapitre des dépenses ; mais écoutez, à propos de dépenses, comment on raisonne semi-officiellement.

Au début des constructions cuirassées, un journal maritime voulait nous faire admirer la révolution complète qui s'opérerait dans les destinées navales. Et, attendu la conversion encore récente de notre flotte à voile en flotte à vapeur, il s'en félicitait ainsi.

• Deux fois dans l'espace de dix ans, notre fièvre a'llée l'Angleterre aura été vaincue dans ces luttes pacifiques, où les efforts du génie sont seuls aux prises, mais où le sang des

victimnes est épargné, où les ressources des peuples, loin de s'épuiser, ne font que s'accroître : s'accroître au point de rendre toute guerre impossible entre eux par la menace des terribles desastres qu'elle entraînerait, s'accroître pour resserrer les liens des grandes nations qui semblent appelées à combattre ensemble pour la cause de la civilisation ⁽¹⁾. »

Hélas ! je ne comprends que vaguement, que *fantaisistement*, comment les ressources s'accroissent par un excès de dépenses dont on espère fermement ne jamais tirer parti. — Ah ! la guerre est impossible, donc beaucoup de soldats, beaucoup de tambours ! C'est ainsi qu'on a de l'argent de reste pour l'Agriculture, l'Industrie, le Commerce, l'Instruction Publique, les OEuvres de Bienfaisance et le Sauvetage. — Ah ! la guerre est impossible, fortifions-nous, armons nous, soyons terrifiants ! — Après les vaisseaux cuirassés, les monitors, les rams, les torpilles, et enfin, le Requiem qui nous ruinera tous, — nos ressources décidément se seront accrues au delà de toute mesure.

Faisons un bond d'une trentaine de siècles. Lorsque les nations seront parvenues à s'entendre entr'elles comme s'entendent aujourd'hui les simples particuliers, — non sans chicanes, sans querelles, sans procès, ni même sans crimes, — mais par l'intermédiaire d'une police et d'une justice générales, décrétant la seule guerre raisonnable, celle de tous

⁽¹⁾, 9 septembre 1860.

les pacifiques contre le seul turbulent rebelle à l'arrêt commun, quand enfin le monde commencera à se civiliser un peu, vers l'an Cinq Mil, — je suppose, — combien le raisonnement ci-dessus sera réjouissant :

— Au dix-neuvième siècle, dira-t-on, il y avait à Paris des gens bien spirituels, maniant l'ironie avec un merveilleux talent. Écoutez, par exemple, ce piquant raisonnement par l'absurde

Mais coupons court au même genre d'argumentation. Or, en présence des dépenses effroyables occasionnées par le perfectionnement incessant des armes de terre ou de mer, et pour accorder une légitime satisfaction aux gens qui, comme moi, préfèrent les travaux d'amour et de vie aux fabriques de mort et de haine, je voudrais voir distraire des budgets des nations civilisées une faible somme pour mettre à l'étude le perfectionnement de la chaloupe de sauvetage.

Je vais dire comment je la conçois pour ma part.

Je vais émettre quelques idées paradoxales, en ébauchant un programme qu'inventeurs, ingénieurs, et marins feront au mieux d'amender, de corriger et de compléter, car il y a là, sans contredit, pour eux un beau sujet de méditations.

La meilleure chaloupe de sauvetage ne doit être ni à voiles, ni à rames. Elle ne peut être à vapeur puisque vapeur implique chauffage et qu'il faut pré-

voir le cas fréquent où les feux étant éteints par la mer, la barque cesserait de rendre aucun service.

Elle doit être à **moteur mécanique interne**.

Quel sera ce moteur ? — Dès à présent ne pourrait-ce pas être l'air comprimé dans des réservoirs capables de fournir une course d'au moins six heures ? — Les postes de sauvetage, en ce cas, seraient toujours approvisionnés d'un grand nombre de réservoirs de force motrice.

Nous lisons dans les journaux de février 1867 que :

« Un petit navire électrique, construit sur les
» plans de M. Mohn, l'inventeur, serait destiné à
» démontrer la possibilité d'appliquer l'électricité
» comme moteur aux vaisseaux des plus grandes
» dimensions. (1) »

Ce système peut-il continuer à fonctionner sous les coups de mer, entre deux lames, malgré la submersion momentanée de la barque insubmersible, malgré le chavirement de la barque à redressement spontané ?

Quoi qu'il en soit, l'application aux canots de secours d'une puissance interne capable d'agir dans ces conditions ferait faire à la question un progrès décisif.

Pour disposer en faveur des naufragés à recueillir, du plus grand espace possible, pour exposer un

(1) *L'Étendard*, 18 février

nombre moindre de marins sauveteurs, ou à nombre égal pour multiplier celui des barques de sûreté, l'armement de l'embarcation à moteur mécanique se réduirait à six hommes (soit neuf pour le poste où un tiers de suppléants est de rigueur).

En marche le canot aurait : deux patrons gouvernant alternativement ou simultanément aux deux bouts ; — deux brigadiers lanceurs d'amarres, munis de gaffes, cordes à crochets, lignes à plombs, chapelets de bouées, etc ; — deux mécaniciens chargés de l'appareil mettant en mouvement le propulseur qui, à défaut de mieux, me paraît devoir être deux hélices indépendantes, pouvant, comme les avirons de gouverne ou les gouvernails, agir soit alternativement soit simultanément.

Inutile de dire que les meilleures dispositions connues, ou de meilleures encore s'il est possible d'en trouver, seraient appliquées à l'insubmersibilité et à l'inchavirabilité.

L'usage des flotteurs non symétriques (système Mouë), me paraît applicable en tous cas.

Un autre essai à faire est celui des pirogues conjuguées à doubles et triples quilles, car en rendant ce système suffisamment solide, on obtient le maximum d'inchavirabilité, tandis que par l'application du moteur interne, on devient maître de manœuvrer aussi bien qu'avec tout autre genre d'embarcation.

Un problème d'un ordre différent, — que je po-

sais en 1861 à l'un de nos plus célèbres constructeurs, — est celui de l'élasticité de l'ensemble. On devrait à sa solution très difficile, mais non impossible, des vitesses inouïes et une extrême puissance de résistance aux chocs. Le poisson est souple et a une substance charnue sensiblement élastique. Voilà le modèle. L'imiter, s'en rapprocher, tel est l'idéal.

Ne pourrait-on pas se servir de matières flexibles comme les fanons de baleine pour former les membres du bateau et leur donner pour revêtements des cuirs gras, des peaux huileuses.

Les bales se heurtent impunément aux rochers, se jouent au milieu des brisants et des tempêtes, et ne courent aucun risque là où périraient tous nos *life-boats*. Les bales perfectionnées seraient des barques de sauvetage incomparables. Leurs boîtes à air pourraient être des outres, leurs bancs des paillets de cordes tressées ; notre moteur interne les rendrait suffisamment lourdes et résistantes aux coups de la grosse mer.

En construction navale, on ne s'est jamais préoccupé de l'élasticité, bien que des expériences journalières aient prouvé aux marins combien elle contribue à la vitesse. Les gréements trop raides ralentissent la marche. Pour échapper à la poursuite d'ennemis supérieurs en force, on a maintes fois avec avantage sacrifié la solidité du navire en sciant ses épontilles, ses barreaux, ses baux et même quelques-uns de

ses membres, si bien que tout tremblait, frémissait et se tordait comme un reptile, en gagnant plusieurs nœuds à l'heure, car le chasseur, tenant à rester valide, ne pouvait user des mêmes moyens héroïques.

Un génie novateur rompant avec toutes les traditions de la construction ordinaire, s'inspirant des pratiques des Esquimaux et des Péruviens, profitant des conquêtes de la science moderne, et se modelant de plus près sur la nature, en arrivera, tôt ou tard, j'en suis sûr, à nous fabriquer non une chaloupe, mais un poisson, mais une anguille de sauvetage.

La trouvaille d'un tel engin ne mérite-t-elle pas d'être encouragée au moins à l'égal de celles du boulet asphyxiant, du cylindre torpille sous marin, de la fameuse pompe-balle ou de l'invincible Requiem ? — En l'an Cinq Mil, toutes les parties du monde répondraient à l'unanimité par l'affirmative, mais en l'an de grâce qui court, sous le règne triomphant de Sa Haute-se Fusil-a-aiguilles Premier, ne comptons que sur l'adhésion timide de quelques bonnes gens du val d'Andorre.

III.

L'ART DE SAUVER.

LE VAISSEAU DE LIGNE LE BOURBON.

Avant toute déclaration de guerre, les Anglais capturaient nos bâtiments de commerce dans la mer des Antilles. Le marquis d'Antin, officier de mérite qui, dix ans auparavant, avait servi dans la Méditerranée sous les ordres de Duguay-Trouin, fut appelé au commandement d'une escadre de quatorze vaisseaux et de cinq frégates pour s'opposer à leurs déprédations.

Malgré la timidité des instructions données à ce vice-amiral, sa campagne ne fut pas sans gloire.

Avec six vaisseaux, le comte de Roquefeuil, chef d'escadre, qui montait *le Superbe*, usa énergiquement de représailles envers les Anglais.

Avec une autre division composée de trois vaisseaux et d'une frégate, le chevalier d'Épinay qui

commandait *l'Ardent*, fut attaqué, pendant la nuit du 18 janvier 1741, par les Anglais très-supérieurs en forces. Le vice-amiral Ogle ouvrit le feu vers dix heures du soir. Au bout d'une heure de canonnade, ses six vaisseaux cedèrent le champ de bataille à la petite division française. A deux heures du matin, les Anglais engagent de nouveau l'action. *L'Ardent*, le *Mercury* commande par Desherbiers de l'Estanduère qu'immortalisa depuis son sublime combat du *Tonnant* (1), le *Diamant* et la *Parfaite* repoussent leurs redoutables adversaires. Un vaisseau anglais est démâté, un second forcé de s'échouer à la Jamaïque. Au point du jour, Ogle envoie un officier à bord de *l'Ardent* pour s'excuser de sa méprise : « Il avait cru, disait-il, avoir affaire à des Espagnols. »

Fier d'avoir accusé son pavillon par la vigueur de sa défense, d'Épinay se contenta de faire demander à l'amiral anglais s'il avait envie de recommencer, — réponse altière faussement attribuée au magnanime l'Estanduère qui, certes, eut bien été capable d'en dire autant, mais qui, cette nuit-là, n'avait combattu qu'en sous-ordre.

A la même époque, du reste, des méprises volontaires, analogues à celles du vice-amiral Ogle se renouvelèrent fréquemment. Dans le détroit de Gibrat-

(1) 25 octobre 1747, voir le récit du combat au volume *La Vie navale*, chap. XL.

tar, le chef d'escadre de Caylus commandant deux vaisseaux et une petite frégate, fut de même attaqué de nuit par quatre vaisseaux anglais qu'il parvint à mettre hors de combat; et au lever du soleil, quand des excuses lui furent aussi rapportées de la part du commandant anglais, il répondit : « Que le roi, son maître, instruit des événements, en serait juge, mais que, pour sa part, il remerciait messieurs les Anglais de lui avoir fourni l'occasion d'exercer un peu ses équipages, chose utile en cas de guerre. »

Peu de temps après le beau combat du chevalier d'Épinay, l'escadre du marquis d'Antin appareilla pour retourner en Europe. A cent lieues du golfe de Gascogne, elle devait être dispersée. Une tempête furieuse et d'épais brouillards séparèrent nos vaisseaux qui, naviguant ensuite isolément, rentrèrent tous dans leurs ports, à l'exception du *Bourbon* que commandait le marquis de Boulainvilliers.

C'était un mauvais marcheur, cassé, usé, un de ces vieux vaisseaux sans qualités qui font le désespoir de leurs capitaines et celui des amiraux forcés de régler leur marche sur celle des trainards. Rien de plus lamentable, en temps de guerre, lorsque le succès dépend sans cesse de la célérité des opérations. Un officier brave, sur un vaisseau tel qu'était le *Bourbon* en 1741, est réduit à une impuissance navrante. On ne saurait assez blâmer l'emploi de pareils instruments de navigation.

Pendant la campagne, *le Bourbon*, bien qu'il fût noblement commandé, n'avait rendu que très peu de services ; le coup de vent qui venait d'assaillir l'escadre, disjoignit ses vieux bordages. Il faisait eau de toutes parts. L'équipage fut mis aux pompes et travailla de son mieux, mais sans concevoir d'inquiétudes sérieuses. Le gros temps s'était apaisé. Le vaisseau chargé de toile gouvernait vers le cap Finistère dont on s'estimait à une soixantaine de lieues. Le service poursuivait son cours accoutumé.

Les matelots ne se plaignaient guère que de leur surcroît de besogne :

— Pomper ! pomper nuit et jour ! Quand donc en aurons-nous fini ?

— Après que nous aurons *rendu au roi* son vieux panier percé, espérons qu'on le démolira sans miséricorde.

Rendre au roi un de ses navires signifiait techniquement le désarmer au port.

Les membres de l'état-major n'étaient pas plus alarmés que leurs gens : depuis l'origine de la campagne, le vaisseau avait toujours fait eau, de sorte qu'il fallait pomper chaque matin ; il était tout naturel qu'après le coup de vent, les fonds délabrés se fussent entr'ouverts davantage ; mais à coup sûr la pauvre carcasse tiendrait assez longtemps pour atterrir en bon abri.

Quoique les brouillards n'eussent point permis de

faire de bonnes observations astronomiques et que l'on ne pût évaluer que par estime la position en longitude, quelques officiers se fondant sur l'action des vents et des courants, prétendaient que l'on devait être à une assez petite distance des côtes d'Espagne.

— Puissent-ils avoir raison ! pensait le marquis de Boulainvilliers discrètement tenu au courant de la situation par son maître calfat.

D'heure en heure l'eau montait de quelques pouces ; la cale s'emplissait ; les pompes ne franchissaient plus.

Rigide observateur de ses devoirs, le maître calfat, dans la nuit du 10 au 11 avril, vint déclarer au commandant que leur terrible secret allait leur échapper.

Il n'y a plus à balancer ; les canons sont jetés à la mer, et l'on allège le vaisseau de tout ce qui peut accroître sa fatigue. En recevant ces ordres, l'équipage se trouble ; quelle que soit la discipline, il est impossible que huit cents hommes apprennent soudainement qu'ils sont en péril de mort sans qu'une certaine confusion se manifeste.

Boulainvilliers et les braves officiers qui le secondent donnent l'exemple du sang-froid. L'ordre à peine altéré s'est rétabli. Chacun redouble de zèle. On décharge les bords. Toute l'artillerie, tous les corps lourds sont précipités dehors. On ne respecte que la mâture couverte de toile.

La brise est bonne, la mer belle, malheureusement *le Bourbon* marche mal ; plus il enfonce, plus il se ralentit.

L'activité des marins redouble. La voie d'eau fait d'épouvantables progrès. A mesure que le vaisseau coule, les brèches s'élargissent et de nouveaux passages s'ouvrent à la mer. Les bordages pourris cèdent sous la pression. La cale se remplit à vue d'œil. Le faux-pont est envahi. Tout équilibre est rompu. Au roulis les flots battent lourdement les flancs intérieurs du navire. L'on en voit sourdre des jets d'eau qui retombent en cascades par les écoutilles. C'est en vain que les pompes fonctionnent encore, en vain qu'on a formé des chaînes de seaux et de puisards. Il est devenu presque inutile de lutter davantage. La mer a vaincu.

Tout à coup un cri d'espérance se fait entendre aux sommets de la mâture. La vigie signale la côte d'Espagne. L'équipage entier crie avec transport : « Terre ! terre !... » -

Hélas ! le vaisseau trop plongé ne marche qu'à peine ; pour comble de malheur la brise faiblit, et le calme à cette heure c'est la mort.

L'équipage demande à faire un vœu. Sans abandonner les pompes et les travaux, les marins répondent à l'aumônier qui récite les litanies de la sainte Vierge. Le marquis de Boulainvilliers et son fils unique, jeune élève de marine qu'il tient par la main, s'associent à la pieuse manifestation des matelots. L'état-major entier y prend part.

La chaloupe et tous les canots venaient d'être mis

à la mer, et les hommes qui n'étaient plus aux puisards ni aux pompes travaillaient sur le pont à construire un radeau. Les charpentiers hachaient et clouaient, les gabiers reliaient par des amarrages les pièces de bois et les espars; on roulait, on hissait des barriques vides et bien bouchées; le long du bord, les rameurs paraient leurs avirons; il y avait des travailleurs jusque dans la mâture.

L'aumônier disait: — « Seigneur, ayez pitié de nous ! »

Et de toutes les parties du vaisseau, du haut des mâts, des fouds envahis par la mer, de l'intérieur des deux batteries, de l'extérieur où les canots étaient accostés, dominant le bruit des marteaux et des bringuebales, huit cents voix répétaient: — « Ayez pitié de nous. »

Les préparatifs d'abandon d'un côté, de l'autre la lutte suprême qui permettait d'y consacrer quelques instants de plus absorbaient tous les efforts du commandant, des officiers et de l'équipage; l'aumônier s'écriait:

— Sainte Marie, Mère de Dieu, — Mère du Sauveur, — Arche d'alliance, — Porte du ciel, — Étoile du matin, — Étoile de la mer, — Refuge des pécheurs, — Consolatrice des affligés

Et les huit cents travailleurs, dont la mer minait l'asile, répondaient sans se ralentir:

— Priez pour nous ! Priez pour nous !

Vint le moment de la séparation. Ce fut déchirant et sublime

Pas un de ceux qui devaient rester à bord jusqu'à ce que le radeau pût les recueillir, ne fit entendre une plainte. Rien n'était plus douteux que le salut des uns, tant la voie d'eau devenait terrible ; rien n'était plus certain que le salut des autres, tant la mer était sereine et la côte rapprochée.

Le soleil se levait, on voyait distinctement, à moins de cinq lieues, le cap Finistère dont la sombre silhouette tranchait sur les vapeurs roses du matin.

En quelques coups d'aviron ceux-ci auraient la vie sauve, quelques minutes de retard ceux-là périssaient engloutis.

Et pas un murmure, pas un cri de détresse.

Seulement, le jeune fils du commandant ne voulait pas l'abandonner ; son père le repoussait, il l'embrassait, il résistait en pleurant :

— Au nom de ta mère ! mon enfant !... Au nom du roi, monsieur ! s'écria le marquis.

Le jeune homme obéit donc. Et les embarcations débordèrent.

La chaloupe armée attendait sur ses avirons ; le radeau fut lancé à la mer ; chaloupe et radeau se chargèrent d'hommes avec un ordre parfait.

Les canots s'éloignèrent, prêts à revenir, au premier signal, aider la chaloupe à remorquer le radeau. Tous les regards étaient fixés avec une indicible

émotion sur le *Bourbon*, dont la ligne de flottaison était au niveau des sabords fermés. Les cœurs des gens sauvés battaient d'espoir.

Que se passa-t-il ? quel accident soudain précipita le dénoûment ? On vit l'aumônier donner à ses compagnons une bénédiction dernière ; on vit le commandant tirer son épée et la lever comme s'il criait : « Vive le Roi ! »

Vaisseau, chaloupe et radeau disparurent.

Le marquis de Boulainvilliers, cinq de ses officiers et six cent dix-sept marins de son équipage avaient péri.

Or, on n'était qu'à cinq lieues d'une terre amie, la mer était belle, le calme presque complet ; il faisait grand jour, la plus parfaite discipline régnait à bord, et la catastrophe depuis trois ou quatre fois vingt-quatre heures était prévue par le brave officier qui commandait. — C'est dire que les circonstances étaient tellement favorables que pas un homme n'aurait dû succomber, et qu'on aurait pu sauver jusqu'aux sacs des matelots, si les premiers éléments de l'art du sauvetage n'avaient été ignorés à bord.

On entrevoit dans le récit, des marins qui, à la dernière heure, avisent à fabriquer un radeau, l'improvisent, chose toujours assez facile avec les matériaux dont dispose un grand navire, mais n'en tirent aucun parti. On se demande comment l'instinct de la conservation et le génie de la nécessité n'ont pas

inspiré aux gens du *Bourbon* les moyens d'échapper à un péril qu'aucune circonstance ne compliquait. Et, si l'on ne fait point la part de la fatale routine, l'on est tenté de les accuser de leur propre perte.

Mais hélas ! un siècle s'écoule , cent inventions de sauvetage se produisent , elles sont expérimentées avec succès , non sans avoir ruiné leurs infotunés inventeurs , et les catastrophes analogues à celles du *Bourbon* se reproduisent sous nos yeux.

C'est en vain que l'art de sauver est professé par le vénérable auteur du *Guide pratique de sauvetage* , en vain que nous possédons des scaphandres , costumes flotteurs et ceintures de sauvetage , des bouées perfectionnées , des porte-amarres de vingt genres divers , le youyou de sauvetage précieux petit canot insubmersible , les matelas de sauvetage qui peuvent en peu d'instants former d'excellents radeaux.

Qui donc est à plaindre , qui donc est à blâmer , de ceux qui ne soupçonnaient pas encore les ressources de l'art de sauver ou de ceux qui , les connaissant , négligent d'y avoir recours et s'obstinent encore à n'en faire aucun usage ?

APPAREILS DE SAUVETAGE.

Scaphandres, ceintures, cuirasses, corsets, bouées et youyou.

Une trentaine d'années après le naufrage du *Bourbon*, le bon abbé de La Chapelle inventait un costume flotteur dont il se servait journellement au vu de toute la population parisienne. La tradition rapporte qu'il s'en allait sur la Seine, avec son corselet de liège et son pantalon à nageoires, le breviaire d'une main, le parasol de l'autre, et qu'il démontrait ainsi à tous les badauds des deux quais l'utilité de son *scaphandre*.

Dans l'*Esprit des journaux* d'avril 1775, il décrivait son appareil avec les plus minutieux détails :

« Ce costume, dit-il, permet de boire, manger, lire, écrire, combattre, charger le fusil, tirer, chasser, pêcher, *sauver des naufrages*, sans pouvoir jamais couler à fond. On enfonce dans l'eau jusqu'à la région des mamelles; on s'y trouve dans une position verticale; on chemine par un mouvement des jambes à peu près semblable à celui par lequel on marche sur terre. Il faut toutefois que les mouvements des jambes soient beaucoup plus grands à cause de la résistance du fluide qui rend la progression plus pénible. »

En août 1774, à six reprises différentes, le *scaphandre* fut essayé en présence de commissaires de l'Académie des sciences; l'efficacité de l'appareil fut

tre tuer rien n'est trop cher ! Mais des costumes flotteurs, cuirasses ou ceintures de sauvetage, les donnât-on gratis, seront refusés comme gênants, encombrants et ridicules. Il est moins ridicule apparemment de se noyer quand on aurait pu faire autrement.

Au moment où j'écris ces lignes (¹), j'apprends avec une véritable colère que les courageux marins de la grande embarcation de sauvetage d'Arcachon ne daignent se munir d'aucun genre de scaphandre et que l'un d'eux ayant été enlevé par une lame a misérablement péri avant que ses camarades aient pu le secourir.

Ajoutons toutefois que cette déplorable force d'inertie ne peut manquer d'être vaincue par la Société Centrale de sauvetage des naufragés. Elle prêche d'exemples, elle distribue des ceintures à flotter dans les postes qu'elle établit sur le littoral, elle exige que ses rameurs en soient revêtus. Les braves de Gravelines lui ont scrupuleusement obéi. A Berck, comme on l'a vu, elle a remporté une victoire des plus rares. Un progrès très réel s'accomplit donc enfin, mais avec quelles peines ! sur quelle insuffisante échelle et après combien d'effroyables sinistres qu'il eût été pourtant si facile de prévenir !

Au chapitre précédent, j'ai proposé une consigne sévère astreignant les marins des canots de secours

(¹, Juin 1866.

à porter des ceintures de sauvetage dont *l'habitude du danger*, dégénérant en insouciance, fait si souvent dédaigner l'emploi. Et à ce sujet j'adressais au généreux Alexandre Dumas, fondateur de la Société de Sauvetage de Naples, une lettre dont il n'est pas inutile d'introduire ici les conclusions :

« Souvent celles des armes offensives qui frappent de loin ont été en mépris parmi les guerriers, mais le vrai courage a toujours admis toutes les armes défensives, depuis le bouclier d'Achille et la cuirasse de Bayard, jusqu'aux fortifications de Strasbourg et aux vaisseaux blindés.

« Le vrai courage, mon cher Dumas, non-seulement n'exclut pas, mais commande la prudence, sans quoi nos barques insubmersibles, dont les costumes flotteurs sont l'indispensable complément, seraient des barques de poltrons, et le comble de la bravoure serait de battre le briquet au-dessus d'un baril de poudre.

« L'habitude du danger doit engendrer le sang-froid, non l'insouciance. Il faut qu'elle s'allie à l'instinct de veiller au péril tout en poursuivant sa route avec un calme absolu; ainsi en usent les Hurons, et je les approuve ('). »

De temps immémorial, dans les écoles de natation, l'on se sert de ceintures de liège ou de vessies. L'idée du costume flotteur est aussi vieille que le monde, et certainement elle fut appliquée sans vergogne à faire la guerre, à s'en aller de nuit à fleur d'eau porter le feu grégeois sous les carènes ou à guetter au passage d'inoffensifs marchands qu'on assaillait et qu'on

(') *Le Mousquetaire* du 21 février 1867.

dévalisait ensuite. Quelque érudit, texte en main, nous apprendra un de ces jours que les dévorantes sirènes portaient des corsets de liège, et que leurs fameuses queues de poisson étaient artificielles.

En Angleterre, en France, ou pour mieux dire en tous pays, et Dieu sait depuis combien de siècles, l'on a imaginé à l'envi des ceintures de substances légères ou d'étoffes imperméables gonflées d'air, avec des systèmes d'attache plus ou moins ingénieux.

Cent ans avant l'abbé de La Chapelle, en 1675, un gentilhomme picard appelé Lanquer publia une brochure dont malheureusement je ne connais que le titre : « Le naufrage sans péril, ou l'invention d'une machine qu'on peut porter dans sa poche et qui nous fait passer les rivières etc..... »

En 1855, à l'exposition universelle, figurait la ceinture de sauvetage Smith, en usage, disait le rapport, à bord d'un grand nombre de bâtiments de commerce de la Grande-Bretagne. — M. Grignies, d'Amiens, présentait une ceinture qui, adaptée sous le bras, laisse hors de l'eau tout le haut du corps. — Un américain, M. Thompson, homme pratique et de grand sens, exposait des tabourets pour paquebots, d'une forme telle qu'elle embrasse le corps au-dessous des bras; le siège et les pieds, étant pleins d'air, en font d'excellents scaphandres. — Les matelas imperméables et flottants pouvant servir de radeaux ont été imaginés par de nombreux inven-

teurs ; en 1867, M. Antoine Puech expose encore des matelas insubmersibles pour cadres et couchettes de bord.

Oh ! les idées ingénieuses ne sont point ce qui fait défaut. — Il n'est point d'année où de bonnes ceintures à l'usage des baigneurs ne soient annoncées dans les journaux et affichées sur les murs.

Mais les plus funestes préjugés ont longtemps paralysé et, trop souvent encore, entravent les efforts des gens de bien. En 1836, *la France Maritime* ⁽¹⁾ publiait un article sur *les appareils de sauvetage* dont l'auteur, officier de marine, qui n'avait aucune connaissance des travaux de l'abbé de La Chapelle, parlait d'un *corset à nager*, inventé dix ans auparavant par un Anglais.

— Cette invention, disait-il, ne peut guère être employée que dans les mers calmes.

• Dans les régions froides, le corset anglais serait bien plutôt un instrument de supplice qu'un moyen de salut, par la raison que celui qui en est revêtu ne peut pas se noyer, il est vrai, mais balloté par la mer, périrait infailliblement et d'une manière bien plus cruelle, par la faim, le froid ou l'épuisement. »

Voilà par quel genre de raisonnements est retardée l'application des meilleurs engins de sauvetage.

Les appareils distillatoires, connus depuis des siècles, n'ont été mis en pratique à bord que très-ré-

(1) t. II, p. 33.

cemment, et sont encore loin d'être adoptés sur tous les navires, parce que : — « En usant quinze jours de suite d'eau de mer devenue douce, l'on aura infailliblement le flux de sang ⁽¹⁾. » Eh quoi ! ne vaut-il pas mieux ne point mourir de soif durant quinze jours, avec la chance de recueillir d'autre eau douce, ne fût-ce que de l'eau de pluie ! Et de même, si l'on est indéfiniment soutenu à flot, au risque de périr de faim, de froid ou d'épuisement, n'est-il pas évident que, grâce à l'appareil insubmersible, il y a une foule de cas où l'on sera sauvé, puisque le temps d'arriver au secours ne manquera plus aux sauveteurs ?

En 1842, des expériences sur la ceinture de sauvetage de M. Lebrun ayant été faites à Saint-Germain et renouvelées à Toulon avec le plus grand succès, on lisait dans *le Journal de la flotte* ⁽²⁾.

« Il serait à désirer qu'à bord de chaque bâtiment il fût distribué un nombre de ceintures égal au nombre d'hommes composant l'équipage de la chaloupe. Elles seraient utiles dans un échouage, etc... M. le Ministre de la marine prendra sans doute une décision d'après les rapports que lui ont faits les hommes spéciaux sur cette matière. »

Les rapports ont été approuvés ; quant à la décision, comme on le pense bien, elle ne fut point prise. A quoi bon les inventions, les essais, les rapports favorables ? — Or, il en est partout comme en

(1) FOURNIER, *Hydrographie*, 1843, liv. III, ch. xxxi.

(2) 27 novembre 1842.

France. Ainsi, en Angleterre, où ont échoué les propositions des plus éminents inventeurs, telles, par exemple, que celle du radeau de l'amiral Sidney Smith, il n'a fallu rien moins que d'horribles catastrophes pour que la Société agonisante des *life-boats* se reconstituât, en 1850, sous la pression de l'indignation publique et grâce à la noble initiative du duc de Northumberland.

Alors enfin, un modèle de ceinture à flotter fut adopté utilement et distribué aux équipages des *life-boats* qui, par parenthèse, dédaignent trop souvent de s'en servir, comme le prouvent les divers exemples que nous avons eu l'occasion de citer au chapitre précédent.

Cette même ceinture, composée d'une pièce de toile sur laquelle des morceaux de liège sont cousus avec du fil de laiton, a été jugée la meilleure par notre Société Centrale de Sauvetage des naufragés qui, du reste, la fait confectionner en France par M. Tisserant. Elle revient au prix, un peu élevé, je trouve, de six francs ou six francs cinquante centimes.

Nécessairement le scaphandre devait, pour oser rentrer en France, se précautionner d'un passe-port anglais. — C'est de règle. — Les *Annales du Sauvetage* attribuent, en conséquence, l'invention du plastron de liège à M. le capitaine Ward, inspecteur de la Société des *life-boats*. (¹) Par malheur pour l'ho-

(¹) Mars 1867.

norable capitaine Ward et pour tous les anglomanes, notre précurseur à tous, l'abbé de La Chapelle avait publié, il y a un siècle, sur les corsets de liège, les ceintures de sûreté, l'art de flotter et de sauver des naufrages, des articles et des mémoires sans nombre ⁽¹⁾. De plus, il faisait des expériences continuelles, et enfin foule d'autres ont suivi à qui mieux mieux son exemple avant que M. Ward s'en mêlat.

La marine de l'État réalisant enfin le vœu émis, il y a vingt-cinq ans, a préféré un modèle français, sorte de gilet ou de chappe ⁽²⁾, susceptible de perfectionnements très-désirables, parfaitement indiqués d'avance dans le livre précieux du capitaine Conseil.

Ouvrez ce code du sauveteur, vous y trouverez la description avec figures de cinq appareils insubmersibles, plus simples les uns que les autres.

C'est d'abord la *cuirasse de sauvetage* : double plastron à bretelles et brides d'attache, en fort coton imperméable, rempli de rognures de liège, rendant celui qui le porte invulnérable à la poitrine et au dos, lui laissant sa pleine liberté de mouvements pour toutes sortes de manœuvres, et par la combinaison in-

(1) *Annales Maritimes*, t. 54, p. 245, — t. 67 (1838) p. 631.

(2) Par bâtiment de guerre, il en est délivré, six ou huit! Pas même assez pour l'équipage d'un seul canot. ... Mais applaudissons, c'est un premier pas de fait, et, dit le proverbe Il n'y a que le premier pas qui coûte

généreuse d'une poche à air qui se gonfle à volonté, permettant de soutenir au besoin une seconde personne, appareil très-peu encombrant, propre à être employé à bord à divers usages, comme oreiller, par exemple, et judicieusement muni d'un cornet à signaux qui s'y trouve appendu.

Le cornet ou petite trompe du genre des conques dont se servent les pêcheurs de Saint-Pierre et Miquelon (¹), perce merveilleusement les clameurs de la tempête, et devrait être par conséquent le complément obligé de tout appareil d'insubmersion, car il se peut que la nuit ou les brouillards empêchent de porter secours aux gens en danger de périr.

La cuirasse Conseil, ainsi que sa bouée de sauvetage à voile, a figuré à l'exposition universelle de 1867 (classe 66 bis, navigation de plaisance).

Nonobstant le digne capitaine Ward, homme de bien, profondément dévoué à la question du sauvetage, le système le plus complet est cette cuirasse Conseil dont l'unique tort est d'être l'œuvre toute française d'un sauveteur français, fort digne à coup sûr d'être encouragé en France tout au moins.

Viennent ensuite deux modèles de corsets en planches de liège s'attachant autour de la poitrine sans qu'il soit nécessaire d'ôter ses vêtements. Ceux-ci reviennent à 1 fr. 50 ou 2 fr. et non à 6.

(¹) Voir au volume *Mœurs maritimes*, ch. iv, § : *Les Iles Saint-Pierre et Miquelon*.

A défaut de liége ou d'écorces légères, si l'on est dans un pays où il y ait des joncs, des roseaux, des cannes à sucre, des bambous, rien n'est plus facile que de les employer à confectionner, avec quelques bouts de minces cordages, des costumes flotteurs remplissant encore le rôle de scaphandres.

Enfin, a-t-on négligé tous ces procédés, reste la croix de planches, qu'on peut fabriquer avec les débris et les clous du navire en perdition et sur laquelle on s'attache par le cou, la taille et les deux épaules. Ce cinquième moyen d'insubmersion est la ressource extrême.

• Il n'est pas très-commode à la vérité, dit l'auteur du *Guide pratique de sauvetage*, mais il ne laisse pas que de vous porter à terre vivant ou noyé, bien portant ou blessé. Nous engageons la personne qui doit s'en servir à donner à son arbre (le montant de la croix) 4^m 25 à 4^m 50 de long, et à en faire dépasser sa tête d'une quinzaine de centimètres pour la défendre du choc contre les rochers. (1) •

Ici, comme on le voit, l'auteur raisonne en vue du cas le plus fréquent, c'est-à-dire du bris à la côte, mais il est bien évident que l'usage des costumes flotteurs et scaphandres s'applique aux naufrages de tous genres.

Nos soldats et nos marins apprennent à faire des cartouches; nos canonniers, pontonniers et autres

(1) Livre II, § III.

sont initiés à l'art de confectionner des gargousses , de charger des bombes , de souffrer des mèches , de préparer une foule d'artifices différents. J'ai fréquemment vu donner à nos matelots l'ordre de se fabriquer des chapeaux de paille ou de latanier. On leur distribuant la matière première , dont le prix était parfois retenu sur leur solde , et peu de jours après , quiconque n'avait point le chapeau de rigueur était privé de vin jusqu'à ce qu'il en eût un.

Quoiqu'il soit très-bon de rendre les matelots industriels , et qu'en ce sens on doive approuver jusqu'à la confection des chapeaux de tresses cousues et de pailles ajustées par brins à l'aide de tuyaux de plumes de pigeon , il n'y a qu'une utilité secondaire à faire d'eux des chapeliers. Il ne serait pas plus difficile , mais il serait plus sage de leur apprendre à fabriquer les scaphandres économiques, des corsets de liège ou de bambou et la croix de sauvetage qui me rappelle une autre invention non moins élémentaire due à M. Moutlet, alors rédacteur en chef du *Courrier du Havre*.

Frappé du nombre des chutes à l'eau dans les bassins et de l'insuffisance des rares bouées placées auprès des ponts , il propose un grossier appareil de sapin en forme d'A , auquel par ce motif il donne le nom d'A de sauvetage. Semblable objet étant presque sans valeur, on pourrait en mettre à profusion sur les quais , dans toutes les guérites de douaniers notam-

ment, et dès qu'un homme tomberait à l'eau, le douanier ou le premier passant venu lui en jetterait un. Le plus maladroit des nageurs, avec un tel secours, parviendrait aisément à gagner un point abordable. Quant aux personnes qui ne savent point nager, une fois accrochées à cet alpha de l'insubmersibilité, elles en seraient quittes pour un bain plus ou moins long en attendant qu'un canot vînt les recueillir. Bien que ce système, dont la simplicité et le bon marché fait le mérite, équivaille à une bouée de sauvetage, il n'a pas été conçu pour servir en pleine mer.

Le chapelet de grosses chevilles de bois ou cabillots attachés de distance en distance à une corde de quelques brasses, que soutient à flot une boue de liège surmontée d'une boucle, invention due à M. Torrès, membre médaillé de la société de sauvetage du Havre, remplirait le même office que l'A de M. Mouttet. L'une des chevilles une fois passée dans la boucle, l'homme serait parfaitement soutenu: De plus, le chapelet Torrès est susceptible de servir au large comme bouée de sauvetage, dont en somme ce n'est qu'une variété nouvelle (1) — La Société Centrale de sauvetage des naufragés ayant placé à Honfleur dix-huit appareils Torrès, a eu lieu de s'en féliciter puisqu'elle a ainsi contribué au salut de plusieurs personnes.

(1) Voir le *Courrier du Havre* du 1^{er} décembre 1865, le *Journal du Havre*, les *Annales du Sauvetage*, février 1866

On sait que la bouée de sauvetage est un corps flottant, spécialement fabriqué pour être jeté du navire à l'homme qui tombe à la mer. L'on en connaît un grand nombre de modèles, dont quelques-uns admirablement perfectionnés ; mais il en a été de ces inventions comme de toutes celles qui n'ont pour objet que de sauver la vie. Des commissions officielles les ont consciencieusement examinées, d'excellents rapports s'en sont suivis :

Cette bouée de tôle à compartiments, contenant plusieurs jours de vivres ; — celle-ci surmontée d'une tige, d'un pavillon et d'une cloche ; — celle-là, où une détente fulminante permet de faire successivement partir plusieurs fusées, signalant de nuit la position du malheureux tombé à la mer ; — cette autre combinée de manière qu'il peut s'asseoir ou se mettre à califourchon sur une barre transversale ; — cette autre en forme de nacelle insubmersible, munie de voiles et de rames, — ont été chaudement approuvées et recommandées, embarquées pour essai, utilisées avec des avantages évidents ; — mais réellement appliquées, généralisées, réglementaires, non !

Les inventeurs en sont pour leurs frais d'expériences préalables et leurs annuités de brevets à payer, — juste punition de leur sottise philanthropique. — Pauvres inventeurs, toujours martyrs ! — Quant aux voyageurs par mer, ils ont pour unique ressource l'antique bouée de nos arrière-trisaïeux, grossier cy-

lindre de liège auquel appendent des cordelettes à nœuds distancés. Remarque fort divertissante, la dimension de ces bouées de sauvetage est proportionnée au rang du navire : les vaisseaux en ont de grandes, les goëlettes de petites. Par bonheur, celles des goëlettes suffisent encore à soutenir leur homme.

Pour ma part, je n'ai jamais fait campagne qu'à bord de navires munis de la classique bouée de liège. Elle est encore aujourd'hui seule en usage, sauf de très-rare exceptions. Et cependant, dès 1833, le *Magasin Pittoresque* décrivait, comme imaginée depuis plusieurs années, une bouée consistant :

« En deux boules creuses de cuivre, flottables et capables de soutenir un assez grand poids ; elles sont placées à l'extrémité d'une barre de fer horizontale au milieu de laquelle est fixée perpendiculairement une grande tige qui se maintient verticale dans l'eau par le moyen d'un lest de plomb. La partie de cette tige qui est élevée hors de l'eau est munie d'un appareil à l'aide duquel jaillit une lumière par le même mouvement qui fait tomber la bouée.

« Une frégate française qui était *favorisée* d'une bouée semblable parvint à sauver, après deux heures de peines inouïes, dans une nuit obscure, un de ses matelots qui s'était mis à cheval sur la traverse, et avait embrassé convulsivement la tige verticale. Le pauvre diable avait perdu connaissance quand on le repêcha, et il tenait la tige avec tant de raideur qu'on ne put l'en arracher que deux heures après. »

Favorisée est bien le mot, *favorisée* dit tout ; en revanche *le pauvre diable* en question nous paraît avoir été un fort heureux garçon, puisque, à coup

gâté, il serait resté en pâture aux requins, s'il s'était trouvé sur une frégate moins favorisée.

La bouée de sauvetage à voiles est un engin de si peu de valeur et apte à rendre des services tels qu'on est gravement coupable en négligeant, comme on le fait, de le fabriquer à bord. Figurez-vous deux petits barils, de ceux qu'on nomme en marine barils de galère, reliés par deux solides traverses de bois, sur lesquels on plante un petit mât pourvu d'une petite voile (1). Outre les secours très efficaces que ce modeste appareil donnerait à l'homme tombé à la mer, il aiderait puissamment un bon nageur à porter un cordage soit à la côte, soit d'un navire à un autre navire situé sous le vent, ressource infiniment précieuse en cas de naufrage.

Vers la fin de 1866, le *Courrier des États-Unis* signalait une invention analogue du capitaine au long-cours français, M. Pignonblanc qui la décrit en ces termes :

« Ma bouée est simplement une barrique ordinaire, dont la bonde est agrandie de manière à pouvoir laisser entrer un homme ; autour de ce trou est clouée une manche en toile d'environ 50 centimètres de longueur, que l'on ferme avec le moindre bout de bitord. Cette manche n'est placée ainsi que pour empêcher l'eau d'entrer dans la barrique lorsque les brisants sont très-forts. Dans toutes mes expériences, je n'en ai jamais eu besoin.

(1) Voir pour les détails techniques, le *Guide pratique de sauvetage*, livre II, § 92

• Pour empêcher cette barrique de rouler, on prend un morceau de fer ou un poids quelconque, que l'on suspend avec deux bouts de filin

• Le milieu de ces deux bouts de filin est attaché sur le poids, et chaque extrémité vient se fixer sur la barrique, absolument comme quatre haubans.

• Je me suis placé dans ma barrique, ainsi installée, à environ 200 mètres du rivage, sur laquelle la mer brisait violemment. Je me suis approché des brisants peu à peu, par la dérive de ma barrique; quand le premier brisant m'a attrapé, ma barrique s'est légèrement inclinée, mais s'est relevée aussitôt. Les deuxième et troisième brisants m'ont rapproché du rivage, et le quatrième m'a jeté à terre. Alors le morceau de fer m'a servi d'ancre, et, au lieu d'être emportée par la lame quand elle se retire, ma barrique est restée à sec et je suis débarqué de même.

• Dans cette barrique, on peut prendre des provisions, des conserves sèches et se reposer comme dans un hamac. »

Le meilleur des appareils destinés à servir de bouée est incontestablement *le youyou de sauvetage*, petite barque insubmersible qui réunit les avantages des nombreuses inventions successivement reléguées aux oubliettes. Elle est à la vérité beaucoup plus coûteuse que la vieille bouée de liège plein, mais en sa qualité de batelet elle peut rendre une infinité de services qui compensent largement son prix. Ajoutons que son exiguité et sa légèreté la rendent d'une application facile à bord des moindres caboteurs (*).

(*) Voir pour les détails d'installation et d'approvisionnement, le *Guide pratique de sauvetage*, livre II, § 74 à 79 et § 84 à 91.

Dans l'excellent rapport, déjà cité, de M. le capitaine de frégate de Jonquières, on lit le passage suivant que nous sommes heureux de reproduire :

• Un des objets sur l'utilité duquel M. Consell insiste particulièrement est une petite embarcation insubmersible qu'il appelle *yoyou de sauvetage*, destinée non seulement à sauver les personnes tombées à la mer, mais aussi à établir des communications soit avec des bateaux ou navires sauveteurs, soit avec la côte, dans le cas où il serait impossible de le faire avec des embarcations plus fortes et plus difficiles à manœuvrer en temps de grosse mer.

• Il est permis de croire que ce yoyou remplacerait efficacement, à bord des bâtiments de la marine impériale, le radeau qu'on y embarque réglementairement aujourd'hui (1).

Ledit radeau toutefois n'est rien moins qu'un appareil de sauvetage. Long de deux mètres sur un mètre et demi de large, il n'est destiné qu'au nettoyage extérieur du bâtiment. En 1866, on lui a substitué, pour les navires cuirassés seulement, une *platte*, espèce de petite embarcation à l'usage des galiotes hollandaises; c'est là une sorte d'acheminement vers l'adoption du yoyou-Conseil qui, bien entendu, remplacerait la *platte*, mais n'est point remplacé par elle.

Le yoyou et la cuirasse de sauvetage forment un ensemble de moyens préservateurs de premier ordre, utiles dans presque tous les cas de naufrage, tant à

(1) *Moniteur de la Flotte* du 5 juin 1864.

la côte qu'en pleine mer, et dont il importerait que tous les navires d'un certain tonnage fussent obligatoirement pourvus.

Ce n'est pas, du reste, sans pitié que nous entendons journellement soutenir que les naufrages au large ne sont que de rares accidents, chances funestes comparables : « à la chute d'une tuile, au cheval qui s'emporte, à la voiture qui verse (*textuel*), » et par suite qu'il suffit de se préoccuper des naufrages à la côte.

Incontestablement ceux-ci sont les plus nombreux, mais la statistique — on l'a vu, — nous apprend qu'année moyenne le tiers des naufrages a lieu au large et il faut ajouter qu'alors le nombre des victimes est bien plus élevé que dans les pertes à la côte.

Les appareils sauveteurs que nous voudrions savoir à bord de tous les navires, rendraient des services égaux dans l'un et dans l'autre cas. Les meilleurs fruits que puisse porter l'excellente institution de secours permanents sur quelques points du littoral de quelques pays civilisés, est d'enseigner en exemple aux marins l'art sacré du sauvetage, et de les conduire à s'approvisionner des engins de salut les plus évidemment utiles, en appliquant enfin le vieux précepte : « Aide-toi, Dieu t'aidera. »

DES EMBARCATIONS.

Mise à flot et guindage.

Catastrophe de l'*Alcésiras*. — Escouades porte-samarres — Le canot du *WASHINGTON*. — La chaloupe du *RESPECT* or *SUNDERLAND*. — Systèmes divers de décrochement. — Anneaux brisés Level

Le catastrophe de l'*Alcésiras* est demeurée célèbre. Vers la fin de sa traversée de Lisbonne à Toulon, le 9 août 1831, un matelot tombe des porte-haubans. On lui jette aussitôt les deux bouées de sauvetage et l'on a la satisfaction de le voir s'accrocher à l'une d'elles. En même temps, le vaisseau met en panne. Treize hommes dévoués dont trois jeunes élèves de la marine, pleins d'avenir, MM. Laurent, Boix de Cuchoux et Dupeloux, un maître de manœuvre et deux quartiers maîtres, rivalisant d'ardeur, se jettent spontanément dans un canot. La veille, il avait venté coup de vent, la mer était encore très-mauvaise. Malgré cela, le canot, amené sans accidents, atteint la bouée, recueille l'homme et remet le cap sur le navire.

A bord on criait victoire, on applaudissait au succès des bouillants rameurs. Tout à coup, specta-

de horrible, une vague monstrueuse déferle sur l'arrière de l'embarcation. Elle est engloutie.

— Quatorze hommes à la mer !

— En canot ! en canot ! crie l'équipage. On court aux garants. De tous côtés des groupes de marins s'apprêtent à renouveler la terrible expérience d'un sauvetage, hélas, trop évidemment dangereux.

Le commandant Moulac a la douleur de résister seul à ces elans enthousiastes Matelots, maîtres, élèves, officiers, les larmes aux yeux, lui montrent leurs camarades qui se débattent autour du fatal canot. Quelques-uns osent plaider la cause des mourants. Des cris de colère répondent aux cris de détresse. On murmure ; on taxe de cruauté le loyal et glorieux officier dont l'autorité s'interpose, car il serait sans excuses maintenant si d'autres embarcations périssaient comme la première. Je ne connais pas en marine de situation plus poignante que la sienne, jamais noble front ne fut plus profondément labouré par les épines de la couronne navale.

Les quatorze malheureux qu'on abandonne succombent en laissant au désespoir leurs camarades et surtout leur commandant.

Quel instant sinistre que celui où il fallut enfin éventer les voiles et se remettre en route !

Le rapport de l'amiral Hugon au ministre de la marine dit que la mer, quoique grosse encore, était dans un état qui permettait d'amener un canot. Le

fait prouve trop cruellement le contraire, au point qu'il faut louer et plaindre le commandant de l'*Algésiras* d'avoir défendu de refaire, pour essayer de sauver quatorze hommes, ce qu'on venait de tenter pour en sauver un seul. — Non ! l'état de la mer ne permettait pas d'expédier une embarcation ordinaire, mais une embarcation rendue insubmersible, même par les procédés de Castéra (') et du capitaine Conseil, aurait pu remplir sa mission, car, après le coup de mer elle fût remontée à flot.

L'erreur des marins de l'*Algésiras* est mille fois excusable ; — ce qui l'est moins c'est qu'un événement, qui mit en deuil toute la marine française, n'ait amené aucun résultat salutaire. En 1835, à bord du même vaisseau, un homme étant tombé de la vergue du petit hunier à la mer, deux autres se noyèrent en essayant de lui porter secours.

Personne ne s'est demandé comment il faudrait s'y prendre à l'avenir ; seulement quelques capitaines rendus plus circonspects ont dû, dans les cas douteux, s'opposer davantage à la mise à l'eau de canots de secours.

Pendant sa jeunesse, le capitaine de vaisseau Vincent-Marie Moulac, compagnon illustre des corsaires Surcouf et Pottier, puis de Bouvet et

(') Au tome 54 des *Annales Maritimes*, p. 545, Castéra expose très-bien l'art d'arrimer des barils vides dans un canot pour le rendre insubmersible.

Duperré, s'était trouvé lui-même en pleine mer à la merci des vagues dans une frêle yole de la frégate *la Minerve*. Il n'en revint qu'à miracle. Le souvenir de cette terrible épreuve, celui de la catastrophe de *l'Algésiras* le portèrent-ils à provoquer l'application d'un système d'insubmersion quelconque aux canots destinés à secourir les gens tombés à la mer? Lorsqu'il commanda *la Melpomène*, demeurée célèbre par l'horrible épidémie qui en décima l'équipage, lorsqu'il monta *la Flore*, à bord de laquelle il termina sa noble vie, avait-il enfin quelque embarcation moins dangereuse que les canots ordinaires?— Non! — Car *l'art de sauver* était encore chose totalement inconnue dans notre marine, où l'on commence à peine à y penser un peu maintenant.

Et pourtant, dès 1800, par une exception unique, un *life-boat* du modèle Greathead avait fait partie de l'armement de l'expédition aux terres Australes du capitaine Baudin. — Après trois quarts de siècle, espérons-le, cette exception, prescrite aux navires de commerce anglais par le *Merchant shipping act*, finira par devenir la règle, comme elle l'est sur les bâtiments de la marine royale britannique.

Attendu l'état de la mer que des marins expérimentés jugèrent praticable, si *l'Algésiras* avait eu à son bord une seule embarcation insubmersible, il est évident que la catastrophe de 1831 n'aurait pas eu lieu. Pourquoi donc nos bâtiments de guerre restent-ils au dépourvu d'instruments d'une telle utilité?

Serait-ce par économie ? Quand nos vaisseaux , qui ne coûtaient qu'un million alors , en coûtent six aujourd'hui pour porter éperons et cuirasses, regarderait-on aux quelques milliers de francs qu'il faudrait pour les canots sauveteurs et pour la meilleure installation des simples canots de service ? Non , bien évidemment, ce n'est point la dépense qui arrête. On ne songe pas même à la faire , ou du moins , on n'y a pas songé de 1831 à 1867.

Supposons maintenant qu'en 1831, les exercices de Sauvetage eussent été perfectionnés comme nous voudrions qu'ils le fussent. Avec un équipage aussi brave que celui de *l'Algésiras* , qu'aurait-on fait, à défaut d'embarcations spéciales , pour sauver les quatorze hommes à la mer ?

Puisque le vaisseau parvenait à se tenir en panne, le peloton d'élite des sauveteurs, revêtus de scaphandres et chaussés de patins-nageoires, aurait parfaitement pu descendre à l'eau pour remorquer des lignes qu'on eût amarrées à l'embarcation chavirée , de manière à ramener successivement à bord tous les gens en danger et même le canot.

L'exercice des escouades porte-amarres n'a rien d'impraticable. Ainsi, lors du naufrage de *l'Amphitrîte* , Pierre-Antoine Hénin à lui seul, sans appareil flotteur , et par un temps épouvantable , parvint à faire , comme on l'a vu, ce que les marins-sauveteurs feraient d'autant mieux qu'ils y seraient exercés

A Boulogne encore, le 30 octobre 1846, le surveillant Hulot de la Société Humaine, médaillé d'argent pour ce trait de dévouement, se rendit à la nage à bord du bateau de pêche n° 84 et parvint à établir le va-et-vient au moyen duquel furent sauvés les sept hommes de l'équipage.

En 1855, au Havre, le bâtiment *la Bonne Marie* ayant naufrage sur le poulier du sud, le célèbre sauveteur Durécu s'élança dans les flots pour établir le va-et-vient, et réussit malgré le plus effroyable ressac.

Le commis aux vivres Magnié (de Rochefort) qui avait commencé par être un vaillant marin, se signala par un trait semblable, en 1839, lors du naufrage sur l'île de Lobos de la gabare *l'Active*, commandée par le lieutenant de vaisseau Barbot de la Trésorière, naufrage dont nous avons déjà parlé au sujet de Philippe-Joseph Henin.

L'enseigne de vaisseau Boyer en fit autant, en 1847, lorsqu'à cinq lieues environ au nord de St Louis (Sénégal), se perdit la belle frégate à vapeur, de 450 chevaux, *le Caraïbe*, montée par le contre-amiral Montagnies de la Roque. Vingt matelots ou mousses périrent. — La pratique de l'art de sauver eut, à coup sûr, amoindri ce désastre.

A Dieppe, au mois de janvier 1866, Vain dit Gelée, se trouvant de quart près du phare, renouvela le même trait de courage, porte une amarre à

bord d'une barque de Trouville échouée à l'ouest des jetées, et assure ainsi le salut de cinq hommes.

Le 6 janvier 1867, le révérend Cobb pasteur du village de Dymchurch, sur la plage duquel avait naufragé le *Courrier de Dieppe*, sauva le dernier survivant de l'équipage en lui portant à la nage une ligne de salut.

— Mais, objection rétrograde et irréfléchie faite en pleine académie des sciences par un capitaine de vaisseau, M. Desaulses de Freycinet, dans son rapport sur le quatrième mémoire de Castéra relatif au sauvetage :

« On sait qu'en cas de danger c'est le salut du navire qui est l'objet exclusif dont il faut s'occuper, et non pas le salut particulier de chaque homme. Ne serait-il pas à craindre, en effet, qu'à l'instant du péril les matelots cherchassent à monter les pièces d'un appareil sauveur, plutôt que de travailler à la conservation du vaisseau ; sans doute ce n'est pas sans raison que la loi punit de mort tout capitaine d'un bâtiment de guerre qui, en cas de désastre, n'abandonne pas son navire le dernier. Ce sont de pareilles considérations qui, depuis longtemps, ont fait abandonner l'usage des scaphandres, qu'il paraîtrait si simple, d'ailleurs, et si avantageux d'utiliser à bord. L'un de nous a été très-partisan jadis de ces appareils et même il en a fait embarquer sur des navires qu'il commandait ; cependant, une plus longue expérience les lui a fait abandonner ⁽¹⁾. »

Nier l'empire de la discipline ; supposer que la loi qui serait un frein pour le capitaine n'en puisse

(1) *Annales Maritimes*, T 66 (1888) p. 581.

être un pour l'équipage ; se priver volontairement des moyens de sauver les naufragés, dans le dessein d'assurer le salut du navire ; c'est peu que ces arguments spécieux ou contradictoires. Ce qu'ils ont de vraiment affligeant, c'est qu'ils prouvent l'ignorance profonde, absolue, systématique du sujet que nous traitons, ou en d'autres termes, des ressources que l'art de sauver fournit pour le navire même.

Passons aux objections inverses, car toute proposition raisonnable est combattue par des arguments diamétralement opposés entr'eux, par le noir et par le blanc, par la négation (la locomotive restera sur place), par l'exagération (sa vitesse insensée étouffera les voyageurs) ; en conséquence :

— Les exercices de gros temps, nous dira-t-on, tendant à faire de nos gens de mer des amphibies d'un nouveau genre, seront excessivement dangereux. Dans l'espoir d'effectuer des sauvetages hypothétiques vous sacrifierez inutilement de bons et loyaux serviteurs.

— Inutilement, non ! la lutte fraternelle contre le naufrage devant être, quand les nations seront civilisées, la grande étude des marins de l'État, son apprentissage mérite bien que les hommes courent des risques égaux à ceux qu'entraînent toujours les expériences d'un nouvel engin de guerre. Croit-on sans danger les essais de bateaux sous-marins, de torpilles, de brulots ? Que l'on compte les tués ou blessés par

les bouches à feu colossales qui éclatent dès le premier jour, que l'on compte seulement les victimes des exercices ordinaires de canonage ou des simulacres de combat. A Brest, durant une fête offerte aux princes de la famille d'Orléans, j'ai vu sauter le caisson à poudre d'une chaloupe faisant partie d'une flottille de débarquement. La chaloupe coula sous nos yeux ; grâce à la promptitude des secours, personne ne se noya, mais plusieurs hommes périrent horriblement brûlés ou mutilés. Le 24 août 1841, à bord de la frégate des canoniers *la Vénus*, une pièce éclate, vingt et un hommes sont tués ou grièvement blessés, trois d'entr'eux meurent sous le coup, trois autres expirent moins d'une demi-heure après. Le même jour, sur le corps-mort du vaisseau *le Borda*, pendant qu'on virait au cabestan, un autre marin, saisi dans un tour de chaîne, y est broyé. Et le lendemain, les cercueils des sept victimes portés sur le même brancard, sortent de l'hôpital de Brest dont la population était consternée.

Tous les exercices de force ou de combat offrent des dangers sans avoir, comme ceux de natation et de sauvetage, une utilité immédiate pour celui qu'on y forme. C'est pourquoi l'on peut dire que les accidents mêmes, — terribles leçons de prudence, — serviraient aux progrès de l'art de sauver. D'ailleurs, il est évident que l'on ne devrait rien négliger pour conjurer d'inévitables périls. Enfin, il y a des limites

posées par le simple bon sens entre les gros temps d'exercice et ceux que les escouades porte-amarres n'affronteraient qu'en cas de nécessité. Ainsi, à la mer, pendant les plus violentes tempêtes, s'il faut exposer des hommes sur les vergues, pour prendre le le bas ris, pour serrer, pour larguer des voiles, on les y envoie, c'est obligé ; mais en rade, pour les exercer à ces manœuvres, on se gardera bien de les exposer de même.

N'équivoquons pas, n'exagérons rien, pesons le pour et le contre, réfléchissons, nous ne traiterons plus d'absurdes des propositions, essentiellement humaines et pratiques, d'un intérêt général pour les marins, pour les passagers, pour les navires, pour le commerce.

Le Washington, de la Compagnie Transatlantique, monte par le capitaine Surmont, sorti de Brest dans les derniers jours de mars 1866, était à peine hors des passes, lorsque, par très-gros temps, un homme tombe à la mer. Aussitôt on fait machine en arrière et malgré la violence des lames, le maître d'équipage François Chanat s'élance avec cinq matelots dans un canot qui ne fut pas amené sans périls. Presqu'aussitôt, on dut se repentir de cette tentative de sauvetage. L'embarcation n'était pas moins exposée que l'homme à la mer. Celui-ci fut entrevu au sommet d'une vague où il se débattait sans être

parvenu à s'accrocher à aucune bouée de sauvetage. Chanat gouvernait droit sur lui. La frêle barque, refoulée par les lames, ne devait pas l'atteindre, Tout l'intérêt des passagers et de l'équipage du *Washington* se concentra sur les sauveteurs que, cent fois, l'on crut engloutis. Enfin, grâce au moteur interne, le paquebot se rapprocha de l'embarcation ; on y lance une amarre ; mais la difficulté d'aborder sans se briser et d'accrocher le canot pour le remettre à son poste est presque insurmontable.

« Chanat, dit l'auteur de la relation publiée par *l'Événement*, cria qu'on lui jetât une seconde amarre ; puis, avec une hardiesse et une habileté inouïes, il fixa les deux cordes à l'avant et à l'arrière de la barque, et cria : — « Hissez ! » Tous les matelots se mirent à l'œuvre ; en un clin d'œil l'embarcation fut remontée à bord, comme par miracle.

« Les six marins passèrent de mains en mains, tout le monde voulait les embrasser et les féliciter ; mais eux, s'effaçant modestement, s'écriaient : — C'est Chanat qui a tout fait ; sans le maître d'équipage, nous serions tous morts.

« Quelques minutes après, tout le monde se précipita sur la droite du bâtiment. C'était le pauvre noyé qui passait, couché sur le dos, les bras étendus en croix. »

Si le canot du *Washington* avait été insubmersible, — si, pendant que le navire coulait et qu'on se dis-

posait à mettre l'embarcation à flot, les rameurs y eussent trouvé chacun une cuirasse de sauvetage, combien les péripéties de cet événement de mer eussent été moins cruelles ! Au départ, — moment toujours périlleux, — les hommes n'auraient plus couru que très-peu de risques. Au retour, le premier cordage qu'on leur lança, aurait suffi à les hâler tous à bord au cas où l'embarcation se fût brisée.

Amener et hisser les canots quand la mer est grosse, constituent la grande difficulté, par ce motif que chacun des bouts ayant pour attache un cordage différent, il faut accrocher ou décrocher avec un ensemble parfait. Que par maladresse, lenteur ou précipitation, que par un accident quelconque l'une des cordes tienne pendant que l'autre est lâche, il est clair que la lame en soulevant le navire, fera monter l'une des extrémités et que les gens de l'embarcation seront, le plus souvent, jetés à la mer.

Un gros brig de commerce anglais dont le pavillon était en berne, fut aperçu, le 5 octobre 1841, dans le nord-est du port de Calais, par le pilote Ficquoy. Aussitôt il improvise un équipage de secours composé de deux autres pilotes Pollet et Massot, de trois matelots et de deux mousses. Avec une petite embarcation, malgré le plus mauvais temps, ces huit hommes de bonne volonté se dirigent courageuse-

ment vers le navire en détresse. Après deux heures de nage, les rameurs se trouvent dans ses eaux, mais empêchés par la grosse mer, ne peuvent accoster. Ils font le tour du bâtiment, lisent à sa poupe qu'il se nomme *Respect-of-Sunderland*, ne voient personne à bord, mais remarquent sa chaloupe pendue à un seul palan, flottant à demi submergée et la quille en l'air.

Tout fit supposer aux pilotes que l'équipage du brig avait dû être sauvé par un autre canot de leur bord ou par une embarcation étrangère. On pensa que le paquebot de Douvres à Ostende, passant près du navire en détresse avait recueilli ses gens.

Quant au brig lui-même, il sombra sous les yeux des pilotes qui, pour ne pas être entraînés dans le tourbillon, s'en tenaient à distance. Il ne coula point verticalement, il ne se coucha point sur le côté, mais sancit par la proue. Son arrière se releva de quatre ou cinq mètres; puis soudain tout disparut.

Cet exemple curieux par la manière dont le brig fut englouti, est remarquable aussi par la position de sa chaloupe. Tout ou partie des gens du *Respect-of-Sunderland*, en essayant de la mettre à flot, ne périrent-ils point puisqu'elle resta pendue par un seul bout? — Nous l'ignorons, comme l'ignorèrent les huit braves marins Dieppois dont l'acte de dévouement a passé inaperçu; mais, insistons sur ce point que l'accident de la chaloupe a évidemment pu occasionner une catastrophe.

Il y a deux manières très-différentes de loger les embarcations à bord.

Les plus grandes, telles que la chaloupe, sont installées sur le pont dans des chantiers disposés *ad hoc* et reçoivent le plus souvent d'autres embarcations qui s'y emboîtent les unes au dessus des autres. Pour mettre à flot ces chaloupes et canots, il faut avoir recours à des systèmes de poulies conjuguées, appareils qui partent des mâts et des vergues, et qu'il nous semble difficile de simplifier. Les mesures de précaution à prendre pour mettre de mauvais temps à la mer ces embarcations centrales sont élémentaires et judicieusement indiquées par le *Guide pratique de sauvetage*. Mais les dangers de l'opération subsistent. Force sera donc de les affronter quand il y aura lieu. Du reste, si la mer est vraiment grosse, il est presque impossible de rehisser à leurs postes ces embarcations du centre.

La suspension extérieure de canots accrochés à des arcs boutants dits porte-manteaux constitue le second mode d'installation. C'est toujours un canot ainsi posté soit latéralement, soit à l'extrême arrière, qu'on amène tout d'abord, en cas de communication à la mer et notamment lorsqu'il s'agit de sauver un homme.

Eh bien ! l'on ne conçoit guère que, depuis des siècles une meilleure méthode de soulèvement, un jeu de mouffles triple ou unique, et en tout cas dégageant

mécaniquement les deux bouts à la fois, n'ait pas été, dans les marines de tous les États, l'objet de recherches incessantes, d'expériences réitérées, de concours, d'encouragements efficaces pour les inventeurs qui, sans argent, ne peuvent même essayer, et enfin de récompenses éclatantes en cas de succès.

La solution complète du double problème préviendrait un nombre incalculable d'accidents de tous genres, depuis les doigts écrasés, jusqu'aux hommes précipités à la mer, sans parler de ceux qu'on y abandonne à cause des difficultés d'une opération dont le canot du *Washington* ne se tira que par la courageuse adresse et la présence d'esprit pratique du maître d'équipage Chanat.

A l'exposition universelle de 1855, deux industriels anglais présentèrent des systèmes de décrochement.

D'après celui de M. G. F. Russel, un seul homme faisant mouvoir un levier, décroche simultanément les palans quand le canot est amené. Cet appareil a été jugé pratique par le capitaine de vaisseau rapporteur du jury international.

M. Clifford, dont l'invention a été exposée de nouveau en 1867, fait amener le canot de l'intérieur du canot même, au moyen d'un petit treuil horizontal tournant au-dessous du banc et du milieu sur lequel s'enroule une corde. Un seul homme qui juge du moment favorable, file le cordage sans difficultés aucunes. Ce mode fort simple a le mérite

d'être parfaitement marin. Mais nous n'avons vu qu'un modèle en petit, et l'on nous affirme que parfois le cordage unique se raidit au point que le treuil ne fonctionne plus. Serait-ce pas ce motif que M. Clifford a combiné un second appareil, absolument différent, avec chaînes et clavettes qu'un homme, placé dans le canot, retire mécaniquement d'un seul coup de levier?

Un système de crocs à charnière et à échappement pour la mise à l'eau et le guindage des embarcations fût mis à l'essai, en 1859, à bord de la frégate *la Renommée*. Le décrochement simultané avait lieu parfaitement, mais l'opération inverse offrait des difficultés égales à celles du mode vulgairement usité. Les autres inventions précédemment proposées avaient été jugées insuffisantes. On s'en tint là, tout en continuant de perfectionner les gibernes.

Dans la marine Britannique, toutefois, on applique à bord de quelques navires l'appareil Kynaston, qui donne le décrochement simultané à l'aide de clavettes, d'une manœuvre assez facile, que deux canotiers doivent retirer en même temps. Ce système a figuré à l'exposition de 1867, non-seulement en petit comme tous les autres, mais dans les dimensions d'application. Quoiqu'il ne soit pas assez simple, il est évidemment apte à rendre de bons services.

J'en dirai autant, à plus forte raison, de celui d'un

quatrième Anglais M. May, dont l'ingénieuse combinaison me paraît bien supérieure et très-voisine de ce que j'ai vu de mieux, car d'un seul coup de levier, l'un des hommes, du milieu du canot, décroche à la fois les deux palans, à l'aide d'un mécanisme fixe, peu compliqué et non encombrant.

D'après un article du *Courrier des États-Unis*, reproduit dans nos journaux en février 1866, M. Level, un Français, avait résolu le problème par le moyen d'anneaux brisés qui, sous une légère pression, s'ouvrent et mettent à l'eau avec une extrême facilité les embarcations d'un navire quels que soient l'état de la mer et la rapidité du sillage. (Nous n'admettons ce dernier point que sous toutes réserves.) Les essais faits à New-York à bord d'un bâtiment de la marine fédérale et en présence d'une commission officielle auraient absolument réussi. Nous avons eu la bonne fortune de voir fonctionner, à l'exposition de 1867, le système dit Brown et Level. — Il est véritablement parfait pour la mise à flot et pour le décrochement. D'une part, grâce à un jeu de poulies placé à bord à égale distance des deux arcs-boutants de suspension, les garants des deux palans se déroulent forcément avec une même vitesse qu'il est très-facile d'accélérer ou de ralentir. D'autre part, le patron du canot, le patron lui-même, chose excellente, à l'instant le plus convenable, fait jouer une détente correspondante à une tige mieux placée et

mieux protégée que la tige analogue de l'appareil May, c'est-à-dire longitudinalement sous les bancs des rames et non au fond, sous les pieds des rameurs ; les deux anneaux s'ouvrent et le canot flotte librement.

On lit au prospectus distribué aux visiteurs de l'exposition :

• Le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique après une série d'expériences, a adopté cet appareil pour tous ses navires de service des Douanes, et le congrès du même pays a promulgué une loi (approuvée par le Président des Etats-Unis, le 25 juillet 1866) obligeant tous les bâtiments portant passagers, de pourvoir leurs embarcations d'une machine de décrochement qui permette à un homme de les décrocher simultanément des deux bords pendant que le navire est en marche. •

Nous n'aurions peut-être point reproduit cette note, si elle ne démontrait que le Gouvernement Américain, comme le Gouvernement Anglais dans le *Merchant Shipping act*, va jusqu'à exiger de *par la loi* des mesures de sûreté, très-minutieuses comme détail, et par conséquent fort opposées à cet esprit de liberté absolue, de témérité sans bornes, dont on a rencontré plus haut le bizarre éloge (').

Nous n'hésitons pas à préférer le système de MM. Brown et Level à ceux de leurs estimables concurrents. Malheureusement, pas plus que MM. Russel, Clifford, May et Kynaston, M. Level n'est parvenu à faciliter le reguindage du canot.

La demi-solution obtenue mérite néanmoins, d'être

(') Voir p. 116 et 124.

appliquée, à défaut de la solution complète. Aussi, trouvons nous fort irréfléchies les conclusions du rapport des expériences de *la Renommée*. Eh quoi ! vous constatez la possibilité d'annuler les dangers de la première opération et parce que la seconde sera tout aussi dangereuse qu'auparavant, vous repoussez cet évident avantage ! Voilà un spécimen des gracieux motifs par lesquels les inventions sont encouragées au bon pays de France. En attendant Kynaston, fonctionne dans la marine Britannique et l'application des idées du Français Level est obligatoire sur les paquebots des Etats-Unis.

Du reste, la deuxième partie du problème nous semble dépendre moins d'une combinaison mécanique proprement dite que du mode de lancer avec une précision infailible du bord au canot une ou plusieurs amarres de sauvetage. Mais gardons-nous d'empiéter sur le dangereux domaine de l'invention.

Dans l'excellent rapport sur la marine à l'Exposition Universelle de 1855, par M. le baron Clément de la Roncière-le-Noury, aujourd'hui contre-amiral, nous lisons qu'on ne saurait assez louer les efforts des inventeurs à la recherche des moyens de prévenir des accidents qui laissent toujours la plus triste impression sur les équipages.

LOUER est peu, — les louanges, ni même les médailles, ne sauvent les bonnes inventions ; — je voudrais que notre civilisation moins ingrate eut permis au rapporteur d'écrire : AIDER, — aider, provo-

quer, stimuler, protéger, secourir, essayer gratis et même en payant lorsqu'il y aurait lieu.

On attend tout des inventeurs jusqu'au salut de la vie, mais en attendant on les condamne à mourir de faim; et ils subissent la condamnation; et ils périssent à la peine. Pour ces coupables du crime d'invention (non pour les criminels d'autres sortes) je réclamerai, moi, le bénéfice des circonstances atténuantes qu'on nomme : Travail, patience, persévérance, sacrifices, talent, parfois génie.

Je me suis laissé dire que la corvée, la torture et la contrainte par corps étaient abolies; l'on m'a raconté aussi que, d'après le droit moderne, l'égalité devant la loi était de principe, que l'amende préventive, que le dépouillement de la propriété sans indemnités étaient des abominations désormais impossibles; les pauvres inventeurs et surtout *les inventeurs pauvres*, — gens hors la loi, paraît-il, — ne s'en aperçoivent guère — L'Exposition Universelle de 1867 aura enrichi des millions d'individus, industriels exposants ou spéculateurs non-exposants, hôteliers, fournisseurs, etc., combien d'inventeurs aura-t-elle ruinés? — J'en sais deux, et des plus méritants, à qui elle enlève leurs dernières bouchées de pain. — A la vérité, circonstance aggravante, ces misérables ont perpétré des appareils de sauvetage!

SUBMERSION DE LA POMONE.

De l'approvisionnement des canots de refuge

La Pomone, montée par douze hommes, s'en revenait de la Martinique en France, avec un chargement de sucre, quand, au bout d'un mois de traversée, elle fut battue par un formidable coup de vent d'ouest. On résista d'abord parfaitement. Mais la tempête ne cessant d'augmenter et la mer devenant effroyablement grosse, le capitaine Broutin crut devoir fuir devant le temps, ressource désespérée, presque toujours déplorable, qui, dès le lendemain, 22 décembre 1838, occasionna la catastrophe. Chaque fois que j'ai été membre d'un conseil de manœuvre délibérant sur la conduite à tenir, j'ai voté contre la fuite devant le temps. La fuite vent-arrière peut être tellement forcée qu'il faut bien s'y résoudre, mais encore ne doit-on le faire que devant quelque convenance spéciale, telle que la position de terres, d'écueils, d'abris, etc...., ou à la dernière des extrémités.

Les lames capelaient *la Pomone*. Les assauts se succédaient. Ces secousses violentes déterminèrent les plus graves avaries. Le grand mât se brisa, écrasa deux hommes en tombant et défonça l'arrière du

pont où la mer s'engouffra comme dans un large entonnoir. La rupture du grand mât avait eu pour conséquence de détruire l'économie de la mâture entière dont les diverses pièces se contretiennent en s'étayant. La vergue de misaine éclata. Le mât de beaupré dont les sous-barbes avaient cassé, se dressa en défonçant du talon une partie de l'extrême avant.

Le naufrage par submersion était infaillible. L'on eut en peu d'instant deux mètres et demi d'eau dans la cale. Toutes les embarcations de porte-manteaux avaient été enlevées, mais, par bonheur, la chaloupe installée, selon l'usage, au milieu du pont, n'avait pas souffert.

On ne disposait plus pour la mettre à flot d'aucun des moyens ordinaires; l'unique chance était donc que le brig, en coulant sous elle, ne l'entraînât point avec lui.

Le capitaine Broutin donna l'ordre de l'approvisionner d'eau douce, de biscuit et d'instruments nautiques; puis il se précipita dans sa chambre pour y prendre les papiers de bord. Malheureusement, la mer avait tout bouleversé, tout envahi; et quand après d'inutiles et dangereuses recherches, il remonta sur le pont, force lui fut de se réfugier précipitamment dans la chaloupe. Elle commençait à flotter.

Un dernier coup de mer et un mouvement de roulis la jetèrent dehors.

L'équipage poussa un cri de triomphe, bientôt

suivi d'un cri de douleur. Le mousse que ses camarades croyaient avec eux, fut aperçu à bord du navire.

Le pauvre enfant s'était cassé le bras, et en même temps, paraît-il, était sorti de la chaloupe dont l'équipage, maintenant, ramait à toutes forces pour s'éloigner du brig. — Quand on le revit, la *Pomone* sombrait. Il disparut dans le gouffre et sans doute cette prompte mort fut-elle préférable pour lui au sort qui lui eût été réservé, si, blessé comme il l'était et moins fort que tous les autres naufragés, il avait dû partager leurs souffrances.

Le capitaine Broutin gouvernait avec un aviron. Adroitement secondé par ses gens, il maintenait à flot, non sans d'extrêmes difficultés, la malheureuse barque menacée à tout moment du même sort que le brig. Mais on se gardait bien de présenter l'arrière aux lames, on leur opposait au contraire la proue, on évitait d'être pris en travers. L'on y réussit.

Le capitaine, tout en gouvernant, encourageait ses huit compagnons. Un mois de voyage avait amené le navire dans des parages très-fréquentés, c'est-à-dire à une cinquantaine de lieues des côtes de Portugal. La question était donc de tenir bon, le bout aux vagues, et de ménager les vivres.

— Les vivres!... quels vivres?... — Il n'y avait à bord ni une galette de biscuit, ni une goutte d'eau douce. — L'ordre précis du capitaine n'avait été exécuté par personne.

Or, c'est ici le lieu de rappeler que le prévoyant auteur du *Guide pratique de Sauvetage*, prescrit d'approvisionner la chaloupe et de la tenir constamment munie des objets les plus indispensables pour naviguer. Après une catastrophe soudaine, — comme, par exemple, un violent abordage, un choc sur une carcasse flottante ou un defoncement sur un écueil inconnu, — rien de plus important, mais à bord des navires de tous genres rien de moins usité. L'incurie est telle que très-souvent les avirons sont amarrés partout ailleurs que dans les canots et parfois arrimés à fond de cale.

On ne saurait assez recommander aux marins de se pénétrer des précieuses leçons dont le capitaine Conseil fait l'objet du paragraphe intitulé : « *De l'armement des embarcations quand on est en mer.* »

Après avoir indiqué les moyens de rendre insubmersibles les chaloupes et canots de refuge, il dit qu'on devrait toujours les pourvoir, à l'avance, non-seulement de leur armement complet pour aller tant à la voile qu'à la rame, de grappins, cablots, seillots ou écopés à vider l'eau, etc., mais encore d'un coffre ou baril à compartiments, l'un pour l'eau douce, le second pour la provision de vivres, le troisième pour les instruments les plus utiles : une petite boussole, un pavillon pour signaux de jour, un fanal pour ceux de nuit, un flambeau à essence de térébenthine également pour signaux de nuit, des allumettes, une

touque d'huile pour alimenter la lampe de la boussole, un fusil et ses munitions, une ligne de pêche, un cornet pour signaux de brume, un porte-amarre pour établir, au besoin, une communication avec un navire ou avec la terre, une montre, une carte marine, un compas à pointes, du papier et des crayons.

« Dans un moment aussi cruel que celui d'un abandon en pleine mer, — dit judicieusement le maître sauveteur, — on a rarement l'esprit assez présent pour songer à tout. L'oubli du moindre des objets dont nous venons de donner la nomenclature se fera cruellement sentir quand on aura quitté le navire. Pourquoi ne pas disposer, dès le port, ses canots de manière à ce qu'en cas d'accident, l'on n'ait qu'à y embarquer son monde. C'est déjà bien assez, surtout quand il se trouve des femmes et des enfants parmi les gens à sauver. »

La position affreuse dans laquelle se trouva l'équipage de *la Pomone* fait sentir toute la portée de ces avis fraternels, — ce qui n'empêche point que, sur la surface entière des mers, il n'y ait probablement pas une seule embarcation installée et approvisionnée en cours de voyage, comme le voudrait l'homme de bien à qui est dédié ce livre. — En revanche, les boulets creux incendiaires sont soigneusement emballés, chacun dans sa boîte, avec la plus recommandable et la plus dispendieuse sollicitude. — Mais de qui se moque-t-on ? — De celui qui désire ardemment que les navigateurs ne risquent jamais d'être torturés comme le furent les naufragés de *la Pomone*.

Les neuf robustes marins restèrent sans vivres et sans eau douce durant plus de huit jours, c'est-à-dire du 22 à trois heures après-midi jusqu'au 30 décembre à dix heures du soir. — Chose fort extraordinaire, aucun d'eux n'en mourut.

Dès le lendemain du naufrage, le 23 au matin, un vapeur passa au vent à eux à moins d'une portée de canon; ils ne furent point aperçus, car ils n'avaient aucun moyen de faire de bons signaux. — Le 25, l'exasperation de l'équipage était à son comble. Alors, l'un des matelots fit la cruelle proposition de tirer au sort; mais le capitaine qui avait pu conserver toute son autorité protesta noblement et fut obéi.

Les naufragés mâchaient leurs souliers, buvaient leur urine mélangée d'eau de mer, n'en souffraient que davantage, et puis s'évanouissaient ou s'endormaient d'un affreux sommeil. Quelques-uns s'ouvrirent les veines pour sucer leur sang.

Le 29, — le temps était redevenu très-beau, — un silence funèbre régnait dans la barque. Le capitaine à bout de forces, défailloit. Ses gens le respectèrent. A la fureur, au délire, aux illusions qui plusieurs fois avaient fait croire à la rencontre d'un navire, succédait une atonie morne. Il ne restait plus à aucun des matelots assez d'énergie pour se porter à quelque extrémité violente. L'heure du meurtre et du cannibalisme était passée. On se mourait d'inanition, on râlait

La journée du 30 s'écoula encore ainsi. — Mais enfin à dix heures du soir, les naufrages se trouvèrent près d'un bâtiment d'où leurs cris furent entendus. C'était le brig anglais *le John*, capitaine Flore, allant à Savannah. Aucune imprudence ne fut commise. L'on ne distribua aux malheureux affamés que des aliments très-légers et grâce aux meilleures précautions, ils reprirent vie peu à peu.

Le lendemain 31, *le John* rencontra un autre brig anglais *la Fatma*, capitaine Léander, allant de Lisbonne à Liverpool. Deux marins de *la Pomone* Jean Fauger et Pierre Notta, préférant ne pas débarquer, firent route pour l'Amérique. Le capitaine Broutin et le reste de ses gens passèrent sur *la Fatma*, y furent traités avec la même sollicitude intelligente qu'à bord du *John* et enfin, arrivèrent sains et saufs à Liverpool, le 12 janvier 1839

L'ESPÉRANCE ET LE GRECIAN.

L OLIVIER-PUTNAM, LE MARINER, L'ÉCHO et LE ROLAND
Dragons sauveurs

Au mois de mai 1833, le navire français l'*Espérance* qui se rendait de Marseille aux îles Saint-Pierre et

Miquelon, coulait bas au milieu de l'Atlantique, quand ses signaux de détresse furent aperçus par le capitaine Nathaniel Rogers du trois mâts américain le *Grecian* en route pour le Havre. On communique au porte-voix, et pour se tenir en mesure de secourir l'*Espérance*, le *Grecian* diminue de voiles :

« Mais, dit le rapport caractéristique du capitaine français M. Leconiat, la mer était tellement grosse que nous ne pouvions ni l'un ni l'autre mettre d'embarcation à la mer. Au moment où l'on se disposait à y mettre ma chaloupe, un coup de mer l'a frappée et l'a brisée. Je n'avais plus de moyens de salut à mon bord. »

Voici l'aveu, le constant aveu d'imprévoyance qu'on retrouve dans toutes les relations des naufrages. *Plus de moyens de salut !* Pas de scaphandres, pas de canots insubmersibles, aucun engin de sauvetage, point de projectiles porte-amarres lancés par l'arbalète ou par le fusil, point de cerf-volant Broquet, pas de bouée à voiles, rien de ce qui eût permis aux gens de l'*Espérance* d'être recueillis sans compromettre la vie de ceux dont ils attendent le secours. Du reste, l'américain est aussi dénué qu'eux-mêmes de tout appareil d'insubmersion ou de communication balistique.

« Le capitaine du *Grecian* qui m'observait scrupuleusement, poursuit le rapport, s'est décidé, malgré tous les dangers qu'il courait, à nous envoyer sa chaloupe. Après des peines inouïes, il est parvenu à nous sauver et nous a reçus à son

bord avec la plus grande humanité. Il a été obligé de faire l'abandon de sa chaloupe, le temps ne lui permettant pas de la rembarquer *.

La générosité du capitaine Nathaniel Rogers est au dessus de tout éloge; marin il ne veut pas abandonner des marins, il est audacieux jusqu'à l'imprudence et grâce au ciel le succès justifie sa témérité.

Mais que sa chaloupe eût été écrasée comme venait de l'être celle de l'*Espérance*, quelle ressource restait-il? Et si elle eût chaviré après avoir recueilli les marins français, sauveteurs et naufragés eussent tous péri ensemble. Cela, faute de ces précautions élémentaires qui n'étaient point ignorées, à coup sûr, en 1833, quoiqu'elles n'eussent été codifiées dans aucun traité spécial, — soin pieux, jusqu'ici stérile, mais qui ne le sera pas toujours.

Trop souvent dans un naufrage on se noie quoiqu'on ait autour de soi une foule de matériaux qui, judicieusement employés, seraient des engins de salut. L'intelligence ne fait pourtant pas défaut aux marins; mais la question est d'avoir réfléchi à l'usage de ces matériaux et surtout de s'y prendre assez à temps pour qu'ils puissent servir.

Avec des objets dont on ne manque presque jamais à bord et dont, en tous cas, chaque navire devrait être pourvu, il est facile, — répétons le encore, — de rendre toutes les embarcations de mer, chaloupes et canots, insubmersibles et presque inchavirables.

D'une part, pour qu'aucun coup de mer ne puisse les faire couler, il suffit d'installer méthodiquement de bout en bout dans leurs flancs des barils vides, bien bouchés (1). D'autre part à défaut d'une construction spéciale, désirable, mais qui, dit-on, n'est pas toujours possible, il faudrait ceindre extérieurement les embarcations d'un gros bourrelet de rognures de liège, défense excellente en cas de chocs, et qui accroîtrait leur stabilité au point de les soutenir très-énergiquement à flot lorsque le vent les inclinerait à l'excès. (2) Il est bien évident que si les chaloupes de l'*Espérance* et du *Grecian* avaient été ainsi disposées, les périls du transbordement eussent été à peu près nuls. D'abord, protégée par son bourrelet, la chaloupe française n'eût probablement pu être écrasée. Ensuite, l'américaine soutenue à flot par ses barils vides, n'aurait compromis la vie d'aucun des gens qui la montaient.

On ne sait comment taxer l'imprudence des marins dont le bâtiment est lentement dévoré par une voie d'eau, et qui ayant pu se préparer à l'abandonner, négligent de rendre moins dangereux les canots, leur dernier moyen de salut.

L'Olivier Putnam, navire anglais de 1200 ton-

(1) Voir pour les détails *le Guide pratique du Sauvetage*, livre II, § 47, 48.

(2) Idem, § 49.

neaux , ayant été assailli dans les parages du cap de Bonne Espérance par un formidable coup de vent , fit eau , à tel point qu'après avoir pompé durant plusieurs jours , force fut de l'évacuer. C'était le 26 juillet 1860. Le capitaine Smith , le second lieutenant et huit matelots montèrent dans un canot qui passa onze jours entiers à la mer , après avoir continuellement couru le risque d'être englouti. Enfin , le *Konig en Vaderland* , bâtiment allemand , les rencontra , les recueillit et les débarqua peu de jours après à l'île Sainte-Hélène. Un second canot monté par sept hommes échappa de même miraculeusement à tous les périls et finit par atterrir à l'île de la Réunion. L'on n'a jamais eu nouvelles de la troisième embarcation où sept matelots s'étaient embarqués sous les ordres du premier lieutenant.

Le salut des deux premières démontre que si de bons moyens d'insubmersion avaient été pris d'avance , la troisième n'aurait pas dû périr. D'ailleurs , mieux installées , elles auraient dû naviguer de conserve et se tenir réciproquement en mesure de se porter aide et secours.

Les mêmes réflexions pourraient nous être suggérées par l'histoire du trois-mâts anglais le *Mariner* dont les dix hommes d'équipage , réduits à la plus horrible détresse dans leur canot à demi-submergé , furent , le 17 février 1861 , recueillis à l'Est du grand banc de Terre Neuve par le navire français

l'Estelle, capitaine Giraud, de Nantes. Dans la chaloupe du *Mariner*, même absence de précautions d'insubmersibilité; à bord de *l'Estelle* même défaut de porte-amarres. La mer est très-grosse, l'embarcation est surchargée de malheureux privés de vivres depuis quarante-huit heures, à bout de forces, mourant de faim et de soif. C'est à miracle qu'ils s'approchent assez pour s'accrocher aux cordages qu'on leur lance avec la main.

A la même époque, le beau navire de 1200 tonneaux *l'Écho*, capitaine Orr, parti de Liverpool pour Calcutta, faillit périr corps et biens en vue d'un autre navire anglais *le Roland* monté par le capitaine Wicks qui l'apercevant en détresse au large fit aussitôt route vers lui. *L'Écho* défoncé par la mer et complètement désemparé coulait sans ressource, car, — autre précaution des plus efficaces et cependant très-rarement prise, — il n'était aucunement subdivisé à l'intérieur en compartiments étanches. La voie d'eau faisait des progrès terribles. Mais faute d'engins de sauvetage sur l'un comme sur l'autre navire, il ne fallut pas moins de quatorze heures consécutives d'efforts héroïques pour recueillir les naufragés.

C'était au mois de février, et quoiqu'on n'eût cessé de travailler avec les trop faibles ressources dont on disposait, les heures de jour s'écoulèrent sans qu'on fût parvenu à opérer le sauvetage. Une courte embellie qui survint à nuit close, favorisa enfin les deux

équipages anglais. Dieu aidant, ils ont vaincu. Et le surlendemain, le capitaine Wicks, se détournant de sa route, a le bonheur de ramener sains et saufs à Holy-Head ses compatriotes arrachés aux flots par sa persévérante énergie.

Faudra-t-il donc toujours, à côté des actes de dévouement les plus dignes d'admiration, avoir à déplorer l'incurie première, véritable barbarie que les cœurs généreux et les bons esprits ne devront se lasser de combattre qu'après en avoir triomphé? Je voudrais qu'aucune de ces relations de naufrage qui figurent, chaque jour, aux *Faits divers* des journaux, n'y parût sans une protestation opiniâtre, sans un appel au bon sens public, sans un blâme énergique pour les expéditeurs des bâtiments dépourvus d'engins de sauvetage.

Car ceci est le *Dolenda Carthago*.

Demain, à bord de ce navire en détresse, se trouveront votre ami, votre frère, votre fils; vous y aurez peut-être pris passage vous même! la cause des naufragés est donc la vôtre! Aussi ne peut-on assez protester contre des appréciations semblables à la suivante :

• L'invention nommée *dragon sauveur* mérite peu d'attention. Elle consistait en une sorte d'artifice qui, lancé sur le rivage, établissait une communication par l'intermédiaire d'une corde. Il devenait donc indispensable qu'à l'avance les bâti-

ments en fussent munis ; cette cause la range au nombre des inventions insuffisantes (1) »

L'évidence même est ainsi niée par un capitaine de vaisseau qui, cependant, vient d'admettre l'utilité des amarres lancées de terre au navire naufragé. Mais quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent le navire en est réduit à ses seules ressources. Osez donc dire avec fermeté que . « Tout bâtiment doit être muni des engins de sauvetage nécessaires à son équipage et à ses passagers. » Et ne voyez pas une impossibilité dans une mesure réglementaire que l'humanité commande

Au moyen d'un dragon sauveur, *le Grecian* eût recueilli sans risques ni périls les naufragés de *l'Espérance*, — et *le Roland* n'eût pas consacré quatorze mortelles heures au sauvetage douteux des gens de *l'Écho*.

LES PORTE-AMARRÉS.

Cerf-volant Broquet — Arc Touboulie — Arbalète Le Metayer — Armes à feu et fusées. — Le capitaine Tremblay — Flèches Delvigne.

Dans un article spécial écrit par un officier de marine animé des meilleures intentions, vous avez

(1) *France Maritime*, t. II Appareils de sauvetage, p. 89.

vu, page 410, comment sont traités les scaphandres, — vous venez de voir comment et pourquoi les *dragons sauteurs* sont taxés d'inventions insuffisantes, — vous avez rencontré foule d'autres arguments de même force émis par des hommes prétendus spéciaux, — ai-je donc tort de dire que l'art de sauver du naufrage est encore ignoré, même par la plupart de ceux qui le professent?

Et maintenant, lecteur, fussiez-vous aussi étranger à la navigation qu'un citadin de Phalsbourg où il n'y a que de l'eau de puits, si ce n'est de l'eau de noyau, — n'eussiez-vous jamais vu la mer, même en peinture, — j'en appelle des *mangeurs d'écoutes*, c'est-à-dire des marins les plus renforcés, à votre simple bon sens de *terrien*, exempt de tout préjugé professionnel. Prêtez donc, je vous prie, l'oreille à mon raisonnement naïf comme une pastorale.

Il s'agit de *porter une amarre*, c'est-à-dire d'envoyer une corde d'un point à un autre, principalement pour établir une communication entre un navire en danger et la terre, ou entre ce même navire et un autre en position de le secourir, de le remorquer, de recueillir son personnel, de lui fournir des vivres en cas de famine, etc. . . . — Le moindre cordage auquel on en attachera un second, puis un troisième de plus en plus gros, est évidemment un moyen de salut efficace en une infinité de cas très-divers.

De là, l'utile recherche des instruments de balistique désignés sous le nom de *porte-amarres*.

Or, lorsqu'un navire est jeté à la côte, c'est les neuf-dixièmes du temps, par un vent violent *qui vient de la mer*. (Je vous ai promis d'être naïf). Si donc, de la côte l'on essaye de lancer une amarre au navire qui n'est pas à beaucoup près aussi spacieux que le rivage, on a contre soi le vent, un vent de tempête, et avec quelque adresse qu'on s'y prenne, on risque de ne point atteindre le but. Mais, au contraire, si c'est du navire qu'on lance la corde à terre, on a pour but un espace, fort étendu presque toujours, et la tempête pour aide, c'est-à-dire pour *porte-amarre*.

Par ces motifs, lorsqu'il fait du vent, le meilleur *porte-amarre*, — oh ! de naïf, je vais devenir enfantin, — n'est autre chose qu'un cerf-volant.

S'il ne fait pas de vent, la mer ne sera que par exception assez agitée pour vous empêcher de faire *porter l'amarre* à terre soit par un canot, le youyou de sauvetage de préférence, soit au moyen de l'excellente bouée en barils de galère imaginée par le capitaine Conseil, pour être poussée à terre par le nageur qu'elle soutient, soit enfin par une escouade de gens revêtus de scaphandres. — A propos de la bouée en barils de galère, n'omettons pas de dire que cet économique engin étant muni d'une petite voile, comme on a pu le voir à l'Exposition universelle de 1867, servira d'autant mieux qu'il y aura du vent poussant vers la côte.

Certains navires, des barques de pêche notamment, ont dû leur salut à des chiens qui de leur bord ont porté une ligne au rivage. La Société Humaine de Londres entretient plusieurs chiens de Terre-Neuve qui sauvent journellement des gens tombés à l'eau. L'on dresse très-facilement des chiens porte-amarres.

Le 30 décembre 1865, le sloup français *l'Auguste et Marie* allant de Saint-Malo à Plymouth dut son salut au chien d'un remorqueur à vapeur anglais qui ne pouvait assez approcher du petit navire échoué sur le banc de Bee. Le brave animal porta une ligne de soixante-dix brasses à bord du sloup, dont il sauva en outre un matelot emporté à la mer par une lame de fond.

En Hollande, pour secourir les navires, on a tiré le meilleur parti de chevaux cuirassés de liège et montés par des sauveteurs. Les attelages de bœufs remorqueurs rendent des services remarquables tantôt en marchant, tantôt en nageant dans le lit de certains fleuves ou rivières tels que le Tarn.

En 1828, à bord du vaisseau-école *l'Orion*, il y avait à fond de cale un vaste cerf-volant en toile-à-voile, dont on parlait de temps en temps comme d'un engin fantastique. — Au besoin, disait le maître de manœuvre, il pourrait servir à porter un gros cordage à terre. Jamais on ne fit évoluer cet appareil de la dimension d'une voile de catacois; de même, les élèves ne reçurent jamais la moindre leçon de sauvetage.

Jusqu'en 1835, époque où, en suite du naufrage de *l'Amphitrîte*, s'opéra le premier grand mouvement en faveur des œuvres de secours, les deux-tiers des officiers de la marine française, les neuf-dixièmes des autres marins étaient absolument étrangers à des idées qui, de nos jours enfin, commencent à faire d'heureux progrès. Les dictionnaires techniques ne contiennent presque aucune indication sur l'art de sauver du naufrage. On chercherait en vain les mots : *porte-amarre*, *scaphandre*, et même *radeau* dans celui de l'amiral Willaumez, (édition de 1825) classique dans les écoles de marine ⁽¹⁾. Les opinions les plus erronées avaient cours sur ce sujet parmi les gens du métier. On repoussait, par les motifs les plus sangrenus, toutes les propositions des rêveurs qui s'avisait d'inventer quelque chose d'utile au sauvetage. Aussi notre cerf-volant du vaisseau *l'Orion* que, dès-lors, j'aurais été très-curieux de voir fonctionner, passait-il pour une sorte de jouet, à demi chimérique et parfaitement insignifiant.

M. le commissaire de marine Broquet, plusieurs fois cité ou mentionné dans ce livre, n'en avait jamais oui parler, lui qui s'est spécialement occupé, avec un succès très-remarquable, du cerf-volant porte-amarre : — hexagone régulier de deux à trois

(1) Cette même édition, toutefois, contient au mot *Sauvetage* une description fort remarquable de canot de secours.

mètres de diamètre, dont le squelette est composé de roseaux articulés au centre, sur lesquels est tendu un tissu léger, soie ou batiste, enduit de caoutchouc. — Au repos, cet objet, qui a la plus grande analogie avec un parachute, se replie comme un parapluie ou plutôt comme un éventail. On ne peut dire que ce soit bien compliqué, bien encombrant ni bien cher. Sa description, que nous avons sous les yeux, date de seize ans⁽¹⁾. L'invention est simple comme un trait de génie. Mais nous ne sachions pas qu'elle ait servi à personne; et, confessons-le en toute sincérité, si nous ne nous étions imposé le devoir d'écrire ce livre, nous en ignorerions l'existence. C'est qu'il ne suffit pas de quelques articles de journaux pour vulgariser une proposition d'inventeur; il faut l'application, l'exercice, la pratique et la longue expérience qui la perfectionne⁽²⁾.

(¹) *L'Impartial de Boulogne* des 10 et 24 avril 1851, *Le Moniteur de la Flotte* du 15 février 1856, *l'Illustration* du 15 mars 1856

(²) Il n'y a aucun rapport entre le cerf-volant Broquet (porte-amarre) et le cerf-volant marin (sorte d'ancre flottante) inventé par l'anglais J. Jones, (*Mechanic's magazine*, juillet 1842). Le cerf-volant marin est un grand bateau de loch en solides pièces de bois plombées par la base et soutenues par une bouée de liège, auquel on file une longue touée de forts cordages. La résistance opposée au liquide par la surface de cet appareil retiendrait le navire et l'empêcherait de se briser à la côte. L'encombrement, c'est-à-dire la place qu'occuperait à bord le cerf-volant marin, est l'objection la plus sérieuse qu'on puisse faire au système. (Voir *Annales Maritimes*, 1848, t. 81, p. 88)

M. le capitaine Tremblay, inventeur de la fusée-grappin et auteur de nombreuses publications sur le sauvetage, nous apprend que, dès 1790 ou 1791, Ducarne de Blangy, l'un des plus malheureux inventeurs français que la France ait laissés périr d'inanition, proposait de sauver du naufrage en lançant des amarres *du bord à terre* :

1° Par les gaz de la poudre, mortier et bombe, ou fusée,

2° Par le vent portant à terre un cerf-volant ou un ballon,

3° Par le vent et les vagues faisant dériver une barrique vide.

Cette étude complète de la question est mentionnée dans le *Naval-Chronicle*, de 1799, page 424 — Des essais divers avaient eu lieu à La Fère.

M. Tremblay ajoute brièvement au sujet du cerf-volant : — « Un cerf-volant *de papier ordinaire*, » lancé du vaisseau et jete par le vent sur le rivage, » porterait à terre une ficelle à laquelle pourrait être » fixée une corde et à celle-ci autant d'autres cordes que » l'on voudrait établir de communications. L'idée du » cerf volant fut reproduite en Angleterre, en 1824, par » le capitaine Dansey, en France par MM. Broquet et » Pléveraud⁽¹⁾. »

Le cerf-volant Ducarne de Blangy fut-il jamais

(¹) *Moniteur de la flotte* des 12 et 13 mai 1857.

essayé ? Il est évident que *le papier ordinaire* ne vaudrait pas grand chose. Le ballon est la proposition la moins pratique qui soit au monde, attendu l'attrail nécessaire pour gonfler un ballon à bord et la presque-impossibilité de faire descendre en un point voulu un aérostat captif. Le cerf-volant Dansey n'était-il point en toile à voile, et ne serait-ce pas précisément notre cerf-volant du vaisseau *l'Orion* ?

Quoi qu'il en soit, le cerf-volant parachute de M. Broquet, tel qu'il vient d'être décrit n'est rien moins qu'un cerf volant de papier ordinaire ; il n'en a pas même la forme et il est fabriqué de manière à tomber à l'emplacement désirable.

Le défaut de publicité et d'application de ce précieux engin, fut cause qu'au bout de cinq ans, le ministère de la marine qui n'en soupçonnait plus l'existence, fit expérimenter, à Cherbourg, l'appareil similaire imaginé, d'autre part, par M. Pléveraud. La dépêche ministérielle adressée, en date du 15 janvier 1855, à ce dernier inventeur, contient les lignes suivantes :

« Il résulte du compte-rendu du Conseil des Travaux que votre invention est susceptible d'être utilisée à la mer, soit pour établir des communications entre un bâtiment naufragé et une côte sous le vent, soit pour éviter la mise à l'eau des embarcations par un temps peu propice. »

Oh ! la précieuse dépêche ! Ah ! le bon billet qu'a La Châtre ! — Fut-il placé un cerf-volant porte-

amarre à bord d'un seul bâtiment de l'État? — Non, certes!

Puis une grande année s'écoula sans que le *Moniteur de la flotte* eût trouvé place pour un article relatif à cet appareil de paix et de sauvetage. Dam! la guerre de Crimée remplissait, et au delà ses colonnes. Venue la guerre, périssent les œuvres de salut.

Enfin, le 13 décembre, le *Moniteur de la flotte* ajoutait que le cerf-volant Pléveraud, capable de supporter sans se rompre, même les plus terribles ouragans,

« Ne laissant rien à désirer, on ne saurait conseiller trop fortement à l'administration de la marine, d'en munir les bâtiments de l'État, et aux capitaines des navires du commerce, de s'en pourvoir avant de prendre la mer. Cet appareil n'est ni lourd, ni encombrant, ni coûteux, et peut dans l'occasion rendre les plus grands services »

M. Broquet devait nécessairement réclamer et réclama l'antériorité de la découverte. Le journal lui rendit pleine justice. Mais en définitive qu'advint-il? — Rien, absolument rien, et nous en sommes tout juste au même point qu'en 1791, lorsque l'infortuné Ducarne de Blangy proposait si judicieusement de se servir du vent, de la tempête elle-même, comme moteur, pour envoyer à terre un cordage de salut.

Enseignez à nos sauveteurs des cinq compagnies à créer dans nos ports militaires la manière de lancer

le *para-naufrages* Broquet ; que les élèves , que les mousses de nos écoles apprennent à s'en servir ; que les candidats qui passent les examens de capitaines-au-long-cours , de maltres au cabotage , de pilotes , soient tenus de savoir comment est fabriqué , gréé , installe cet appareil rudimentaire ; et peu après , sans la moindre coercition , tout bâtiment de commerce , toute barque de pêche ou de pilotage en sera munie , parce que le même instrument épargnerait de rudes corvées de batelage pour l'établissement des va et-vient. Tandis que les rameurs ont mille peines à remorquer contre le courant ou en travers du courant un cordage qui traîne à l'eau , le cerf-volant Broquet , ingénieusement combiné pour descendre sur un point voulu avec une précision tres-suffisante , y est mené avec la vitesse du vent. — De vent contraire , — ce qui arrive nécessairement quelquefois , — il faudra le lancer de terre à bord. Lorsqu'une barque en dérive aura manqué l'entrée de ports comme ceux de Dunkerque ou de Calais , une amarre lui sera envoyée du bout de l'estacade ou de la jetée. — En mer , le navire placé au vent lancera le cerf-volant porte-amarre Broquet qu'il importe de signaler à l'examen de toutes les Sociétés Humaines et plus spécialement à la sollicitude de la Société Centrale de Sauvetage des naufragés.

Immédiatement après ce joujou sauveteur , — un

noble jeu que le sauvetage ! — je fais passer l'arc Touboulic (déjà mentionné page 237) qui, par sa nature, fonctionne de temps calme, peut agir contre le vent, mais vaut bien mieux pour lancer sous le vent sa flèche porte-amarre. Donc, neuf fois sur dix, c'est à bord qu'il est préférable.

Encore un outil dont l'usage devrait être obligatoirement connu par tous les marins, car improvisé comme il peut l'être avec des objets de l'armement même de la barque, il ne coûte absolument rien, il n'occupe aucune place.

L'arbalète porte-amarre Le Métayer vient ensuite, c'est une arbalète ordinaire dont la flèche, suivant qu'elle est favorisée ou contrariée par le vent, atteindra cent mètres ou seulement cinquante. Peu dispendieuse et peu encombrante, cette arbalète a déjà le tort de coûter une petite somme et d'occuper un emplacement, ce qui risque de la faire rejeter malgré ses nombreux avantages ⁽¹⁾.

L'emploi des armes à feu et des fusées porte-amarres a été l'objet d'une foule d'inventions successives dont l'idée première appartient, comme on l'a vu, à notre Ducarne de Blangy qui renouvela, en 1799, à Meudon, ses expériences démonstratives couronnées d'un plein succès, mais dont la découverte, selon l'usage, demeura stérile jusqu'à ce qu'elle eût reçu le baptême Britannique.

(1) Voir le *Guide pratique de sauvetage*, pages 122 et 217.

Toujours même histoire ; qu'y faire ? Il faut bien rabâcher toujours la même chose , puisque c'est la même chose toujours.

Il est un appareil de sauvetage et de pacification , une machine sublime , *l'Aéronef*, ⁽¹⁾ qui réalisera un jour les plus grandes aspirations de l'espèce humaine. L'idée en est française , les études en sont faites en France. Mais en France manquent pour l'exécution les encouragements, les capitaux. Les anglais , — j'en suis arrivé à le désirer, — réussiront les premiers selon toute vraisemblance, — car, rendons leur cette justice , ils sont tout à la fois moins avares et plus persévérants que nous.

Un capitaine de vaisseau de la marine Britannique, William Manby s'efforça de perfectionner et de propager les projectiles porte-amarres. Cet homme de bien qui consacra sa fortune et sa vie à la question du sauvetage des naufragés , et le capitaine George Manby qui poursuivit ses travaux, imprimèrent à la question un élan décisif.

On doit à M. le comte d'Houdetot un fusil et un canon porte-amarres expérimentés avec succès au Havre, en 1862 et 1863. L'auteur du *Guide pratique*

(1) LA VIE NAVALE , ch. XII, *inventions et progrès*, et nota l *Obstacles au progrès* (2^e édition, p. 461). — MABLES MARITIMES, note C, *Aviation*. — Le volume l'AVIATION ou *Navigation Aérienne sans ballons*. — LES RAPPORTS DE LA SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT POUR L'AVIATION sur les exercices 1864, 1865 et 1866

de sauvetage a décerné à ces inventions les plus justes éloges ⁽¹⁾.

M. le capitaine Tremblay qui a constamment déployé la plus grande ardeur pour le sauvetage des naufragés, s'est appliqué très-spécialement à la *fusée grappin*. En 1860 et 1861, il publia dans le *Moniteur de la flotte* une série d'excellents articles sur les Sociétés de sauvetage, ou nous trouvons au sujet des appareils porte-amarres et autres engins de sûreté dont l'entretien à terre est parfois très-dispendieux, ces réflexions conformes à notre thèse :

« Quel singulier contraste ! A bord, l'intérêt particulier, l'argent de l'armateur, du maître de tant de destinées, refusant les objets nécessaires pour assurer la sécurité du navire qui, souvent, disparaît dans sa traversée, ou va se faire condamner à son port de destination ; à terre, l'intérêt général, l'argent de tous, prodiguant des sommes considérables pour récompenser les actes de dévouement et entretenir les sentiments généreux, ou pour se munir d'appareils appelés à venir en aide, tout à la fois, au courage héroïque des sauveteurs et à la faiblesse ou au découragement des naufragés ⁽²⁾. »

Le secours organisé, posté, installé à bord, — tous les bons esprits s'accordent sur ce point. Mais l'égoïsme, nourrissant trop souvent des espoirs coupables, l'aveugle routine et l'insuffisance des règlements sont trois obstacles tels que les gens de cœur

(1) Voir le *Guide pratique de sauvetage*, pages 125 et 217

(2) 25 décembre 1860

organisent le secours à terre. La montagne reste immobile, inerte, il faut bien aller vers elle. Il faut aller contre vents et ressac, malgré les lames du large, parfois contre le courant, au navire en détresse dont l'équipage n'a, ne fait, ni ne sait rien de ce qu'il devrait avoir, faire et savoir pour se sauver.

Autant nous sommes partisan d'une vaste organisation de sauveteurs défendant le littoral contre le naufrage, autant nous sommes irrité à la pensée que les plus intéressés leur laissent tout à faire. — Quoi ! vous avez besoin d'établir un va-et-vient et vous ne pouvez, faute d'instrument, envoyer cette corde à terre, ou plutôt, vous avez l'instrument et vous ne savez pas vous en servir.

Nos lecteurs n'ont pas oublié le naufrage de *la Marne* commandée par un officier brave, très-capable comme marin, admirable comme capitaine. Le cerf-volant Broquet, l'arc Toubouhc, fabriqués à son bord entre le commencement du danger et la catastrophe finale, en diminuant les difficultés du sauvetage, auraient prévenu un nombre considérable de pertes d'hommes. Eh bien ! le capitaine ne s'est jamais reproché de n'y avoir pas songé et ses juges n'ont pu avoir la pensée de lui adresser à ce sujet la moindre des observations, car les premiers éléments de l'art étaient absolument ignorés par tous ces officiers de mer.

Ignorance, incurie, barbarie systématique, grandes

naufageuses, à vous, guerre implacable, guerre sans trêve et sans merci.

A l'heure où j'écris (1867), il n'y a probablement point sur un seul navire de la marine française un instrument porte-amarre quelconque, ou s'il y en a, c'est pour cause d'essai, d'expérience, comme se trouvait d'aventure une bouée perfectionnée à bord de la frégate *favoriste* dont le *Magasin Pittoresque* nous parlait en 1833. Sous le rapport sauvetage, la marine militaire française, qui doit l'exemple, n'est pas moins arriérée que la marine de cabotage ou de pêche, que la marine de Tombouctou. — Les groënlandais avec leurs *cajaks* insubmersibles, les Péruviens avec leurs bales élastiques, ceux des Insulaires de la Malaisie et de la Polynésie qui font usage de pirogues conjuguées, ceux de l'île Mura (dite Murray) avec leur double cadre balancier qui rend inchavirables leurs frêles embarcations, les chinois et maints peuples sauvages avec leurs radeaux, nous en remontreraient.

A l'exposition universelle de 1867, j'ai découvert dans un petit coin un modèle charmant de pirogue double en usage parmi les cannibales de la Nouvelle-Calédonie. Les Indes Françaises y ont envoyé une embarcation des Maldives, contretenue par un balancier latéral à contre-poids flottant, autre appareil inchavirable. Parmi les modèles malais, exposés par les Pays-Bas, on en remarque plusieurs à leviers

d'équilibre, fixes ou mobiles, pleins ou à claire-voies, barques évidemment douées de qualités de marche et de sécurité que ne possèdent aucunes de nos constructions européennes.

En présence du léger système de nos anthropophages Néo-Calédoniens, l'appareil barbare est tout simplement le radeau analogue à double tuyau cylindro-conique en tôle de l'inventeur anglais Hurst, auteur d'autre part d'un excellent bastingage sauveur mentionné ci-dessous au paragraphe Outillage de sûreté.

Je propose donc un voyage autour du monde à la recherche des specimens de barques, radeaux et engins flotteurs de tous genres, en usage chez les peuples naviguant et pêchant dans des mers dangereuses. Nos plus illustres explorateurs ont, jusqu'ici, passé à côté de chefs-d'œuvre d'insubmersibilité, d'élasticité, d'inchavirabilité, de vitesse, d'équilibre et même de voilure, sans qu'il en soit résulté aucune application utile au sauvetage.

Bref, pour en revenir aux porte-amarres, puisque nos marins n'en ont pas sur leurs bâtiments, c'est de terre qu'il faut agir, et puisque le vent est presque toujours contraire, on a songé à la poudre à canon.

Outre les inventions passées en revue dans le *Traité pratique* publié en 1841 par la Société Générale Internationale des naufrages (1), il convient de

(1, Voir p. 287 et suivantes.

mentionner les Anglais Greener et Jerningham, dont les appareils rivalisent, sur les côtes du Royaume-Uni avec ceux de leurs compatriotes Corton Carte et William Manby, — le Français Cusson-Pourcher, qui exposa, en 1855, un obusier porte-amarre, et l'italien Bertinetti, depuis longues années à l'œuvre, qui, en juin 1864, à Vincennes, a envoyé jusqu'à 700 mètres, des fusées porte-amarres au moyen d'un léger canon chargé de 600 grammes de poudre ⁽¹⁾.

Enfin, je terminerai par M. Delvigne, dont l'habileté, la persévérance et le dévouement infatigable méritaient bien d'être récompensés par le succès. Il a la gloire d'avoir créé des flèches d'une pratique excellente parce qu'elles peuvent, qualité inappréciable, être lancées avec des fusils ordinaires. Les douaniers qui en sont pourvus par les soins de la Société Centrale, se trouvent donc armés d'avance, selon le judicieux conseil du capitaine Tremblay, qui écrivait, le 20 décembre 1861, dans *le Moniteur de la flotte* :

« Il conviendrait de placer dans tous les postes de douane et de refuge de notre littoral, des projectiles de sauvetage pouvant être utilisés avec les mousquetons des douaniers »

Les flèches porte-amarres Delvigne envoyées par des pierriers ⁽²⁾, des espingoles, des caronades de 12,

(1) *Le Moniteur de l'Armée*, juin et juillet 1864.

(2) Conformément à l'étymologie, selon tous les anciens au-

des canons de 4, ont atteint jusqu'à la distance de 300 mètres ⁽¹⁾.

La Balistique de sauvetage est, comme on le voit, très-avancée et elle fait tous les jours de nouveaux progrès, en Angleterre, en Danemark, en Allemagne, tout comme en France. Malheureusement, elle ne sert et ne peut servir que dans une mesure très-restreinte, car le naufrage a lieu le plus souvent, hors de toute portée, à plusieurs milliers de kilomètres de nos postes sédentaires, ou simplement à un seul, ce qui revient exactement au même.

C'est donc à *bord* que le dragon sauveur, cerf-volant Broquet, arc-Touboulic, arbalète Le Métayer, projectiles Ducarne de Blangy, Bell, d'Houdetot, Cusson-Pourcher, Jerningham, Greener, etc., bombe Manby, fusées Dennett, Congrève, Ruggieri, Corton-Carte, Boxer, Trengrouse, Bertinetti, Tremblay, etc., flèches Murray, Macquet, Delvigne, grenadier de sauvetage, ou tel ou tel autre système analogue devrait être en permanence.

Oh ! je me repète, je le sais bien. C'est un parti pris. Je reviens sans cesse sur les mêmes idées ramenées par des exemples divers. Je ne recule point devant les redites, au risque en fin de comptes de

teurs de traités d'artillerie et avec l'amiral Willaumez, nous écrivons *perrier* et non *pérrier* ou *perrier*, barbarisme nautique, âgé de trente ou quarante ans et qui nous semble avoir assez vécu.

(1) *Annales du sauvetage* mars 1867.

relater un naufrage de moins. Mais ce n'est pas sans d'excellents motifs. Tout le monde ne lira pas mon livre, d'un bout à l'autre surtout, et moi je veux, pour peu qu'on le parcoure avec distraction, pour peu qu'on l'entr'ouve, qu'on y rencontre les pensées de salut qui m'ont conduit à l'écrire.

Pour miner le rocher de l'indifférence publique et de la routine navale, si j'avais un journal quotidien à ma devotion, pas un jour ne se passerait sans mon coup de pic donné en poussant tour à tour un cri de détresse et un cri de colère signifiant également : *sauvetage*.

A défaut de mieux, j'ai les pages de mon *Tableau de la Mer*, et je m'y répète, je m'y répète, je m'y répète, parce que ce n'est qu'en redisant mille fois les mêmes choses qu'on a une certaine chance d'être à peu près entendu. Et puis, je me serai tant répété que d'autres me répéteront ; je les en remercie d'avance.

A la rescousse, amis ! En avant, gens de tête et de cœur ! A moi ! à l'aide ! au secours ! au secours !

LES RADEAUX.

L'amiral Sidney Smith et le flotteur par excellence.

William Sidney Smith, né à Westminster en 1764, mort à Paris en 1841, l'un des plus illustres amiraux de l'Angleterre, fut aussi l'un des hommes de bien qui s'appliquèrent avec le plus de zèle à servir l'Humanité.

Philanthrope au meilleur sens du mot, ce grand guerrier haïssait la guerre. Il ne rêvait, vers la fin de sa vie surtout, qu'œuvres de paix, d'union et de sauvetage. Aussi est-il bien moins populaire que son rival de gloire et son contraste, le trop fameux Nelson, dont le cœur renfermait d'inépuisables trésors de haine pour tout ce qui n'était point anglais.

Et cependant quel mal Sidney Smith n'avait-il point fait aux armes françaises ! Son panégyrique comme officier de mer sonnerait fort mal à nos oreilles. Aussi bien me bornerai-je à la rapide esquisse de sa biographie militaire qui, en revanche, doit être pour ses compatriotes celle d'un héros de la plus rare valeur. La guerre, surtout quand elle est absolument logique, c'est-à-dire complètement infernale, incendiaire, écrasante, impitoyable, a cela de charmant, qu'elle rend aussi glorieux pour les uns, qu'odieux pour les autres.

A ce compte-là , aucun guerrier ne se rendit plus digne de notre exécution que l'amiral sir Sidney Smith. Dans la nuit du 17 au 18 décembre 1793, ce fut lui qui incendia le port de Toulon. En 1799, après avoir bombardé Alexandrie, il fit lever le siège de Saint-Jean d'Acre et Bonaparte dit alors en parlant de lui : — « Cet homme m'a fait manquer ma fortune. » — En 1807, Sidney Smith força les Dardanelles. Quelques mois plus tard, il bloquait le Tage.

Audacieux jusqu'à l'invraisemblance, il avait osé, le 2 janvier 1795, pénétrer dans la rade de Brest et y passer toute une nuit avec une frégate qui en ressortit sans avoir été reconnue. L'année suivante, il fut fait prisonnier à l'embouchure de la Seine. Son évasion du Temple où il fut enfermé durant deux ans, est à bon droit regardée comme un prodige d'adresse.

On raconte qu'en Syrie il fit proposer un duel au général Bonaparte qui, cette fois, le traita de fou.

Sidney Smith servit momentanément la Suède et plus tard la Turquie; sa carrière navale pourrait défrayer un roman de grandes aventures. Sa carrière d'inventeur n'est pas moins intéressante.

En 1805, entre ses deux plus mémorables campagnes, il imaginait son bateau sauveteur *le Crabe* dont nous avons déjà parlé, excellente barque et conception originale qui fut sans doute le point de départ de son invention du radeau à roues.

Grand ennemi de l'esclavage, Sidney Smith, en

1815, s'était rendu au Congrès de Vienne pour y plaider la double cause de l'abolition de la traite des noirs et de la délivrance des chrétiens en captivité chez les barbaresques. Il voulait que la Sainte Alliance fît la conquête d'Alger. La Russie, l'Autriche et la Prusse ne l'écoutèrent pas. La France à laquelle il ne s'adressa point, se chargea seule, quinze ans plus tard, de cette généreuse entreprise.

Sidney Smith ne cessait de faire des démarches et souvent il réunissait les plus grands personnages pour les intéresser à ses desseins. Un jour, après déjeuner, l'un des convives, rompant la conversation, proposa d'aller visiter le champ de bataille de Wagram. Un des chefs de l'état major de l'archiduc Charles et le prince Eugène Beauharnais étaient de la partie. On se rend sur les bords du Danube, les généraux parlaient tour à tour des péripéties de la bataille; l'amiral les interrompt : — il ne conçoit pas qu'un fleuve ait pu arrêter une armée.

— Nous n'avions ni ponts ni matériaux pour en construire, dit un général autrichien.

— Tout ici pouvait en servir, réplique l'amiral. En quelques heures je jetterais là un pont pour cent mille hommes. Du reste, rien de plus facile que de traverser le fleuve à cheval tout simplement.

On se récrie; Sidney Smith sourit, détache le mors de son cheval et, se bornant à le guider, traverse le Danube; puis, revenant vers ses compagnons stupéfaits :

— Les arabes n'ont font pas d'autres, dit-il. D'ailleurs, les chevaux sauvages, s'ils aperçoivent une rive fertile, n'hésitent point à la gagner à gué tant qu'ils trouvent fond, à la nage si le pied leur manque. Tout se réduit à ne pas contrarier leurs instincts et à savoir en profiter.

En Hollande, comme nous l'avons déjà dit, on a fait plus encore par l'application d'un système flotteur au cheval et au cavalier. Voici ce que Castéra nous apprend à ce sujet :

* L'industrie Batave a dressé des coursiers dociles à secourir leurs maîtres allant au devant des naufragés. Quand l'eau s'abaisse, le cheval prend terre et marche sur le sable, et lorsqu'elle acquiert de la profondeur, soutenus l'un et l'autre par des scaphandres ils sont portés au delà des écueils (1). »

— Mais les fantassins, mais l'artillerie? objectait-on à Sidney Smith.

— Je ne vous dirai pas, répondit-il, que les fantassins pourraient être pris en croupe par les cavaliers. Ne parlons plus de chevaux, et regardez autour de vous. Voici des fermes, des maisons, par conséquent des planches, des poutres, des meubles, des charrettes, des tonneaux; en faut-il davantage pour improviser un pont? Il ne s'agit que de savoir s'y prendre.

Sur ces mots, l'amiral parla du radeau à palettes (2) qu'il avait combiné, non pour faciliter la guerre,

(1) *Annales Maritimes* (1829) T 38 p 244.

(2) Voir p. 314

mais pour sauver du naufrage et pour secourir durant les inondations.

Sidney Smith dont les projets n'avaient été que médiocrement accueillis en Angleterre, — nul n'est prophète en son pays, — fit à Dieppe ses premières expériences qui réussirent à merveille. Il s'attacha ensuite à perfectionner son œuvre, et lorsqu'il en fut satisfait, il s'adressa au roi de Hollande. Dans le pays le plus exposé aux inondations, son appareil était évidemment de nature à rendre des services de premier ordre : le roi Guillaume en fut frappé. En conséquence, le ministre de la marine des Pays-Bas, dut se rendre sur un point de la côte où l'on avait rassemblé, avec une absence calculée de méthode et pour ainsi dire au hasard, ceux des objets nécessaires que l'on trouve presque partout. Sidney Smith se met à l'œuvre, construit promptement son radeau et par le gros temps qu'on avait choisi, se lance hardiment en pleine mer.

« Il en revint, dit la relation, sans même avoir les pieds mouillés (1). »

Le ministre et la commission officielle constatèrent que le système de l'amiral était parfait : rien de plus simple, de moins coûteux ni de plus utile sur les côtes de Hollande. Mais ici, selon la douloureuse règle des contraires, l'adage évangélique se renverse :

(1) *Journal de la Marine*, n° IV, août 1833, p. 1 et suiv

l'amiral avait pour premier tort de n'être point du pays. En outre, il avait commis l'insigne maladresse de s'adresser directement au roi. Décidément, il devait mettre en défaut tous les préceptes de la *Sagesse des Nations*. Elle enseigne que : « Mieux vaut prier Dieu que ses saints » ; elle s'écrie : — « Ah ! si le roi le savait ! » Le ministre piqué de n'avoir eu que voix consultative finit par repousser l'invention de Sidney Smith.

L'amiral, malgré sa gloire et sa fortune, échoua comme le plus pauvre et le plus inconnu des inventeurs. Sa persévérance pourtant ne s'était pas lassée. Il avait donné à son radeau toutes les qualités dont cet engin était susceptible. Il l'appliqua sur mer au sauvetage des naufragés et des navires échoués ; il l'employa dans les campagnes inondées par la crue subite des eaux ou par les débordements torrentiels ; il s'en servit sur les bords des fleuves et des rivières, pour les baigneurs, pour les bateliers en danger. Il se fit sauveteur. Il prêchait en exemples. Il s'adressait aux Sociétés Humaines d'Angleterre et de France ; il était infatigable.

L'amiral Sidney Smith coopéra puissamment aux efforts de cette *Société Générale Internationale des Naufrages* dont nous avons relaté les travaux. Il y fut directeur général des sauvetages, et ne se lassant pas de chercher, il songea des premiers à l'imitation des canots doubles et triples en usage dans l'Océanie, recouverts d'un plancher et entourés de

garde-fous, dont, en 1867, la reine Emma, de l'archipel Hawaï (îles Sandwich), a exposé un très-joli petit modèle. Ces pirogues conjuguées, qui peuvent contenir jusqu'à cinquante personnes, sont essentiellement inchavirables. Sidney Smith perfectionna le système.

« Il y ajouta, dit la notice de la Société Générale Internationale des naufrages, un canot de plus dans l'intention de donner deux coudes à celui du milieu. L'amiral s'y prend encore d'une autre façon, en plaçant de chaque côté du canot du milieu une moitié de canot. »

Le *life-boat* tubulaire Richardson, plate-forme fixée sur deux tuyaux parallèles recourbés en pirogues, exposé en 1867, est une excellente conception du même genre.

Après une infinité d'essais non moins remarquables et non moins oubliés, l'illustre sir Sidney Smith mourut avec la douce illusion d'avoir utilement servi la cause du bien. Mais, hélas ! le renom d'homme de guerre lui a seul survécu. Toulon, Saint-Jean d'Acre, les Dardanelles, le Tage, le Brésil, voilà son histoire. Quant à ses études, à ses inventions, à ses œuvres de sauveteur, tout a disparu.

A qui parlera de son radeau, *Les Annales du Sauvetage* se chargeront de répondre :

« Il faut bien le reconnaître, les cas où un radeau peut être utile, à bord d'un navire, sont heureusement fort rares, eu égard, non-seulement au mouvement total de la navigation, mais même au nombre des sinistres qui se produisent ; le

plus souvent lorsqu'un bâtiment sombre et brûle en mer, les embarcations suffisent pour recevoir son équipage. »

Les embarcations suffisent, en effet, le plus souvent, puisque l'immense majorité des bâtiments, étant destinée au commerce, ne porte que le petit nombre des gens nécessaires à la manœuvre. Mais sur les paquebots remplis de passagers, mais sur les navires de guerre les mieux pourvus de canots et plus spécialement sur ceux chargés de troupes, les embarcations ne suffisant jamais, les désastres sont horribles.

« Les éléments nous manquent pour établir la proportion des navires à bord desquels un radeau est servi; mais elle est excessivement faible, de un sur mille peut être. ⁽¹⁾ »

Cette proportion est essentiellement contestable, car le plus informe des radeaux rendrait, à défaut de mieux, d'évidents services aux nombreux navires abandonnés à la mer en suite de voies-d'eau, d'incendies ou même parfois d'abordages, à la majeure part des bâtiments perdus près les côtes comme par exemple *l'Amphitrite*, et enfin selon toute vraisemblance à la majorité des navires perdus sans nouvelles. — Du reste, l'objection n'ayant trait qu'aux radeaux inertes munis tout au plus d'une voile de fortune, cesse de s'appliquer au radeau de sir Sidney Smith, écono-

(1) *Les Annales du Sauvetage*, livraison d'août 1860, t. I, p. 299.

mique appareil sauveteur qu'on manœuvrait par grosse mer et qui, par conséquent, n'avait que de lointains rapports avec les radeaux américains Perry en forte toile caoutchouquée, exposés en 1867, dont les *Annales du Sauvetage*, dans leurs numéros de mai et d'août 1866, ont fait la description et la critique.

• Le radeau américain, capable de porter vingt-cinq personnes en cas de naufrage, coûte 2,500 fr.

* A bord des bâtiments à passagers, des grands paquebots, il faudrait dix, quinze radeaux, coûtant ensemble 15,000 à 20,000 fr.

* Ces radeaux sont légers et peu encombrants; mais la moindre déchirure, le moindre trou fait par un clou, par la dent des rats qui infestent les trois quarts des navires, est irréparable; etc..... *

Bien que les rats n'attaquent jamais le caoutchouc, la critique subsiste.

Le capitaine Conseil raisonne de même lorsqu'il dit:

• Nous écartons à dessein ces ingénieuses machines que des inventeurs philanthropes ou spéculateurs proposent; nous n'en discutons pas les qualités, mais elles ont pour nous un grand inconvénient, elles coûtent cher. *

Et sur ces mots, comme l'avait fait avant lui l'illustre Sidney Smith, et comme le font à leur tour les *Annales*, il indique les moyens les plus simples d'improviser avec des futailles vides, des tronçons de mâts ou de vergues, des planches et des cordes, tous objets dont on ne manque point à bord, d'excel-

lents radeaux auxquels il donne le nom de *Catimarrons de sauvetage*, — par allusion aux systèmes analogues avec lesquels les nègres des Antilles et les riverains des Indes s'aventurent parfois jusqu'à plusieurs lieues en mer.

En 1859, le capitaine Urquhard, de la marine marchande américaine proposa des matelas rembourrés de rognures du liège qui, à bord serviraient au couchage et qui, en cas de sinistre, se relieraient entr'eux pour se transformer en radeaux manœuvrables à l'aide de mâts et de voiles d'embarcations ⁽¹⁾. — Ce système fut reconnu excellent pour les grands paquebots chargés de passagers. Il eût évidemment sauvé les deux cent vingt victimes du désastre du *London*.

Le radeau, qui fut le premier instrument de navigation, a été poussé, dès l'enfance des peuples, à un degré de perfection dont ne se doutent point les marins modernes. Sur ce point, comme nous venons de le voir, les sauvages en montreraient aux civilisés. Les chinois, grands conservateurs des procédés antiques, excellent dans l'art de fabriquer des radeaux insubmersibles quoique chargés de fardeaux prodigieux. Toutes les études, toutes les expériences relatives aux radeaux ont été faites et refaites mille fois, mais personne ne s'en enquiert, et le moindre marin, sans s'en être jamais occupé, se croit

(1) *Nouvelles Annales de la Marine*, t. XXI, p. 149.

capable de confectionner d'inspiration un radeau parfait. Dieu sait comment, le cas échéant, se comportent à la mer de misérables planches attachées ensemble tant bien que mal.

Le radeau de *la Méduse* fut très grossièrement bacle ; il résista néanmoins durant dix-sept jours à la grosse mer. S'il eût été fabriqué moins précipitamment, car on avait cent fois le temps d'y apporter tout le soin nécessaire, et s'il eût été construit selon les principes de sir Sidney Smith, il aurait atterri sans encombres sur les côtes du Sénégal. L'une des plus exécrables pages de l'histoire des naufrages n'aurait jamais pu être écrite.

Il a été question en 1866, si nous sommes bien renseigné, d'apprendre par principes aux gabiers l'art de fabriquer, lancer et manœuvrer des radeaux de sauvetage. Ce projet est excellent. Les gabiers, matelots du commerce pour la plupart, deviendraient ainsi naturellement capables d'appliquer à bord des navires marchands ce qu'on leur aurait enseigné au service de l'État. — Transformez nos gabiers en sauveteurs, j'applaudirai avec transport.

Toutes les fois que le naufrage n'est pas instantané, le radeau tel que nous le concevons, rendra les plus grands services non seulement à bord des navires chargés de monde, mais encore sur tous ceux dont les embarcations, — cas très-fréquent, — ont été enlevées par des coups de mer.

Le radeau est le flotteur par excellence. Il ne sau-

rait couler. Pour peu qu'il ne soit pas construit trop à la hâte ou malhabilement, il est inchavirable. Triste refuge à coup sûr, il est susceptible d'être perfectionné comme celui de Sidney Smith où, par grosse mer, *on ne se mouillait pas les pieds*. On peut toujours y installer de solides cordages auxquels les hommes se tiendront ou s'amarreront.

Dans le plus grand nombre des cas de naufrage à la côte, d'échouage et d'incendie, on a tout le temps de fabriquer un radeau. C'est l'asile où l'on attendra le secours. Souvent le courant et la tempête même le jetteront à la plage. Parfois avec une voile de fortune, avec des gaffes poussant le fond, avec des rames ou des roues à aubes improvisées, les naufragés évitant les écueils, atterriront convenablement. Au large, toutes les fois que l'abandon de navire est forcé, le radeau est l'unique moyen de suppléer au défaut de chaloupes et canots en nombre suffisant. Combiné avec les ceintures et cuirasses de sauvetage, le radeau manœuvrable est assurément l'un des engins qu'on doit le moins dédaigner.

Si donc, dans l'état actuel, on s'est cru fondé à dire que le radeau ne sert qu'une fois sur mille, il n'est pas moins vrai qu'après de bonnes études sur l'art de le construire, le radeau servira dans presque toutes les circonstances. Seulement, il faut savoir et vouloir tirer de cet instrument primitif tous les services qu'il est apte à rendre.

NAUFRAGE DE L'ÉMILE ET FERNAND.

Parti de Marseille pour Cayenne , le 6 mars 1861 , avec son trois-mâts *l'Émile et Fernand* , le capitaine Poussin , après trois jours seulement de traversée , se trouva réduit aux dernières extrémités. Le navire pourtant était en parfait état de navigabilité en sortant du port ; mais la tempête est un de ces ennemis dont la force reste à jamais incalculable. Elle eut bientôt criblé d'avaries majeures *l'Émile et Fernand* dont les pompes ne franchissaient plus dès le 9 au matin , et qui devait inévitablement couler , à moins que la nature de son chargement , en majeure partie composé de vins , ne le maintînt entre deux eaux.

Quoique le capitaine eût cet espoir secret , il ne s'y fia point. — Devant l'imminence du danger , ne laissant aux pompes que cinq hommes , il travaille avec les quatre autres à la fabrication d'un radeau. L'on se mit à l'œuvre au point du jour , à midi l'appareil composé de mâts et d'espars était terminé.

Ainsi , en l'espace de six heures , cinq marins bien dirigés avaient pu construire un flotteur suffisant pour dix hommes , — ce qu'il convient de bien remarquer. Une grande futaille vide est solidement amarrée sur le radeau ; on y place du biscuit pour

huit jours, une soixantaine de boîtes de conserves alimentaires, les papiers du navire et deux barils de vin. Par malheur, on ne put s'approvisionner d'eau douce, la grosse mer ayant emporté toutes les pièces à eau placées sur le pont et la cale étant inondée. Le capitaine munit l'appareil d'une voile, d'une boussole, de tous les avirons du bâtiment et de son pavillon.

Un bon cordage, grelin neuf, était disposé pour servir de remorque au radeau, que vers trois heures et demie, il fallut enfin glisser à la mer. Le capitaine Poussin fait alors embarquer tout son monde, en commençant par le mousse et, seul à bord, il attend encore durant dix minutes entières.

Il ne voulait pas sortir du navire avant d'être absolument certain que, soutenu par les cent vingt bordelaises arrimées dans la cale, le trois-mâts ne resterait point à fleur d'eau: — « J'attendais, a-t-il écrit dans son rapport, que la propriété qui m'était confiée, sombrât. »

Enfin, voyant que l'avant de *l'Emile et Fernand* plonge dans le gouffre, il saute sur le radeau, puis d'un coup de hâche coupe le grelin.

Quelques secondes de retard, et le brave officier aurait été victime de la scrupuleuse observation de ses devoirs, car l'air comprimé dans l'intérieur de la coque par l'eau qui l'envahissait fit une explosion comparable à un coup de canon. La dunette, dont le

capitaine venait de descendre, sauta en l'air. Aussitôt, le navire s'abîma perpendiculairement avec un fracas horrible.

La mer était redevenue belle, le ciel serein; le plus beau soleil d'Italie éclairait ce spectacle lugubre qui arracha des cris de détresse aux malheureux naufragés :

— Capitaine ! sauvez-nous ! disaient-ils.

— Confiance en Dieu ! obéissance à votre chef comme par le passé, répondit-il, je vous sauverai.

A ces mots, il fit armer les avirons en gouvernant à l'est, c'est-à-dire dans la direction de la Sardaigne. Le grossier radeau marchait nécessairement fort mal, mais flottait bien sur une houle assez douce. L'absence d'eau potable était la plus cruelle des privations de l'équipage dont le capitaine Poussin soutenait le moral par de généreuses paroles. Trente-six heures s'écoulèrent ainsi.

Le 11 mars, à dix heures du matin, trois navires passèrent à petite distance sans apercevoir le radeau. Un amer découragement se manifesta parmi les naufragés. Et une heure après, la mer devint mauvaise. Toutefois, le vent impétueux qui s'était levé poussait vers la terre, ce que le capitaine Poussin ne cessait de dire à ses gens pour les rassurer.

Hélas ! il n'y parvenait plus. Le désespoir et la terreur les affolaient. Deux d'entr'eux le menacèrent de le tuer, s'il ne leur livrait à discrétion les vivres et le vin. La mer de plus en plus mauvaise commen-

çait à désemperer l'appareil. Un homme qui , à la faveur de l'obscurité, s'empara du plus petit baril de vin, en but à l'excès et roulant à la mer s'y noya. Un autre, dont il fut impossible de calmer le délire, quoique l'on vit déjà la terre, mourut en chantant, le mardi 12, à huit heures. Dans l'après midi, deux autres périrent de même, malgré tous les encouragements du capitaine qui, n'ayant plus d'avirons pour gouverner, se servait maintenant d'une planche détachée du radeau.

La voile déployée emportait l'épave vers la côte où il espérait atterrir avant la nuit, mais il n'était plus secondé. Le cuisinier ayant succombé dès le commencement, l'on ne se trouvait plus qu'un nombre de cinq dont aucun, si ce n'est le capitaine, n'avait conservé la raison. Aussi, désobéissant à toutes ses recommandations, abandonnèrent-ils aux approches de la terre, le radeau délabré dont l'équilibre se rompit. A lui seul, le capitaine n'ayant pu le maintenir, une lame de fond chavira le frêle édifice. Deux hommes encore se noyèrent. Le capitaine, son second et le dernier des matelots, remontant sur les espars, abordèrent peu d'instants après aux environs d'Acqua-Bella sur la côte occidentale de Sardaigne. Ce ne fut pas toutefois sans avoir été capelés par une vague furieuse qui renversa le radeau sur eux. — « Mais, dit la relation, nous fûmes bientôt dégagés et nous pûmes nous traîner sur le rivage. »

La côte était absolument déserte. Les trois naufragés n'y trouvèrent pas même un filet d'eau douce et marchèrent durant six mortelles heures avant de rencontrer un berger, qui leur donna son pain et leur indiqua la route à suivre. Au bout de deux autres heures de marche, ils furent enfin reçus et traités avec la plus louable humanité par le propriétaire d'une maison isolée, excellent homme nommé Suchi qui les soigna, les pansa, leur prêta des chevaux et leur donna un guide pour le village le moins éloigné.

Le capitaine Poussin mérite les plus grands éloges comme sauveteur. Les défaillances de la nature humaine sont les seules causes des catastrophes qui se succèdent sur son radeau ; mais il n'a rien négligé, il se comporte jusqu'à la fin avec l'énergique présence d'esprit d'un vrai marin. Sans le délire qui s'empara de ses malheureux compagnons, il les aurait tous arrachés à la mort. Les deux qui survivent lui doivent leur salut.

Par opposition à cette belle conduite, on ne voit que trop de capitaines, réputés excellents marins, qui périssent et laissent misérablement périr avec eux de nombreux passagers pleins d'une aveugle confiance en leurs talents. L'épouvantable perte du *London* en est la preuve. Les contrastes sont des leçons. Relatons donc et commentons ce sinistre dont les ineptes horreurs fourmillent d'enseignements. Analysons et démontrons les fautes navrantes de

gens de mer absolument étrangers à l'art de sauver, et dénonçons à l'indignation publique tous ceux qui persévèrent dans cette ignorance coupable.

DÉSASTRE DU LONDON.

Ce désastre date du mois de janvier 1866. Tous les journaux l'ont raconté. Anglais et Français en ont scrupuleusement enregistré les douloureuses péripéties. Après la grande nouvelle sont venues les nouvelles de détail ; et le public ému a lu avec un cruel intérêt les moindres faits se rapportant à ce terrible événement. Mais ce qu'il importait le plus de dire , personne ne l'a dit.

Aucune conclusion n'est tirée de la catastrophe ; — il semble en vérité qu'avant , pendant et après , tout se soit passé exemplairement, — en sorte qu'en pareil cas, — et le cas pareil ne peut manquer de se représenter , — le mieux serait de périr comme on a péri sur le *London*. — Protestons donc ! — Non ! l'on ne devait point succomber sans résistance comme des moutons à la boucherie Non ! l'on ne devait point se borner à la résignation inerte. Le temps de l'imprévoyance inhumaine et stupide devrait être passé depuis que la question du sauvetage

a été soulevée par des hommes tels que Sidney Smith, Castéra, Lissignol et Conseil, — depuis qu'il y a des Sociétés Humaines à l'œuvre, publiant d'utiles documents dont les navigateurs s'obstinent à ne tenir aucun compte, — depuis surtout que, le mouvement maritime ne cessant de s'accroître, de puissantes administrations devraient être responsables de la sécurité des voyageurs qui s'embarquent sur leurs navires.

Si les entreprises de transport par mer étaient sujettes à payer, en cas de sinistre, les mêmes indemnités que paient les entreprises de transport par terre, l'ignorance systématique, l'imprudence opiniâtre cesseraient d'être de règle. L'intérêt des bailleurs de fonds nous garantirait contre leur coupable incurie. Afin d'échapper aux indemnités pécuniaires et à la prison, ils étudieraient, ils appliqueraient au plus vite cet art du sauvetage dont ils n'entendent encore parler qu'en haussant les épaules. Ils apprendraient à ne plus se faire un jeu de la vie des infortunés qui se confient à leurs bâtiments dont les marchandises seules sont assurées. Et l'on ne verrait plus, comme à bord du *London*, périr deux cent vingt personnes sur deux cent trente neuf, dont quatre-vingt-six hommes d'équipage quand presque toutes, sinon toutes, auraient dû être sauvées par l'emploi d'engins rudimentaires de peu de valeur.

Dans une relation due à un marin, nous lisons

tout d'abord que le magnifique paquebot à vapeur de deux cents chevaux le *London*, du port de 1750 tonneaux, était commandé par le capitaine Bohun-Martin, « homme de mer doué de qualités remarquables. » — Et cet homme de mer qui voit venir un naufrage infaillible, ne fait absolument rien pour ménager de suprêmes chances à ses malheureux compagnons. — Et l'auteur de la relation, — un marin, — n'a d'éloges que pour son sang-froid, — sang-froid passif auquel, moi, je préférerais un million de fois la fureur bouillante improvisant des ressources. Je n'admirerai jamais ce flegmatique navigateur de l'école routinière à qui toute présence d'esprit fait défaut. J'aimerais mieux un capitaine, moins maître de ses impressions, trépignant, hurlant s'arrachant les cheveux, mais sachant voir autour de lui les matériaux dont, jusqu'à la dernière minute, il aurait dû faire des flotteurs, des bouées, des engins de sauvetage.

Le 30 décembre 1865, le *London* part de Gravesend, est assailli presque aussitôt par un coup de vent qui l'oblige à relâcher deux fois, atteint Plymouth où il embarque son complément de passagers pour l'Australie, et en appareille définitivement le 5 janvier. Pendant la nuit, la tempête éclate; les mâts sur lesquels on avait établi quelques voiles pour appuyer le navire au roulis, sont brisés. Le capitaine Martin, se débarrasse comme il faut des espars rom-

pus. Mais la mer, enlève successivement des portemanteaux les deux *life-boats* dont le paquebot est muni et plusieurs autres canots.

Ici commence la grande débâcle. On est au 10 janvier, à cent-vingt lieues à l'ouest de l'île d'Yeu, c'est-à-dire dans des parages très-fréquentés. L'on fuit vent-arrière pour retourner à Plymouth ; et les lames qui battent le travers embarquent coup sur coup avec une rage dévorante. Les vagues déferlent sur le pont, défoncent la plate-forme supérieure à la machine, éteignent les feux et, vers onze heures du soir, réduisent le bâtiment en partie démâté, à essayer d'une voile de cape qui, déchirée aussitôt, ne sera d'aucun secours.

Nous ne nous permettrons pas d'avoir une opinion sur le parti que prit le capitaine Martin en préférant la route de retraite à la lutte contre le mauvais temps. Nous ignorons quelles circonstances purent faire une nécessité de cette fuite dangereuse. En thèse générale, toutefois, se tenir sous vapeur le bout à la lame était la manœuvre commandée par la prudence.

Ici, pourtant, gardons-nous d'être trop absolu. Sans parler des cas où le voisinage des côtes, la direction des courants, la situation d'un port de refuge et autres considérations analogues font un devoir de prendre l'allure du vent-arrière, il faut bien y recourir lorsque le navire court évidemment

le risque de sancir par l'avant. Les lames sont, en général, moins à craindre, lorsque le bâtiment, animé d'une vitesse propre, court dans le même sens qu'elles. Malheureusement, ce ne fut point là le cas du *London*, car la relation dit en termes formels : — « Le vent soufflait de l'arrière et la mer venait du travers, ce qui occasionnait des roulis épouvantables. » Avec le nez dans les lames et le vent de côté, on eut évité cet épouvantable et désastreux roulis, sans courir de pires dangers que ceux auxquels on s'exposa. Le résultat final ne le prouve que trop.

Du reste, ce n'est point comme manœuvrier, mais comme capitaine d'un bâtiment menacé de perte totale, que nous devons examiner la conduite du capitaine anglais.

« Chassé par l'eau qui lui arrivait jusqu'à la ceinture, le mécanicien en chef Greenhill abandonna sa machine et vint sur le pont rendre compte que les feux étaient éteints. Le capitaine, ajoute la relation, répondit avec calme qu'il n'en était pas surpris et que l'on devait s'y attendre. »

On se met aux pompes. On installe même une pompe à vapeur au moyen d'une chaudière placée sur le pont. Mais, si malgré la grosse mer, on pouvait chauffer sur le pont cette chaudière, on aurait pu aussi s'occuper de la fabrication d'un radeau et d'autres engins de sauvetage, bouées, cuirasses, doubles barils, chapelets analogues au chapelet Torrès et croix de planches, toutes choses que le

chef d'un paquebot devrait être tenu de connaître.
— De semblables préparatifs, pas un mot.

« Le jeudi 44, à quatre heures du matin, le *London* reçut par l'arrière un coup de mer qui, défonçant quatre sabords, introduisit encore une énorme masse d'eau. A partir de ce moment, tous les efforts devinrent inutiles, et, au point du jour, le capitaine Martin, dont la froide intrépidité ne s'était pas démentie un seul instant, entra dans la salle où les passagers s'étaient réfugiés, et, répondant à un appel général, annonça avec calme qu'il ne restait plus rien à espérer des hommes. »

Toujours de la *froide intrépidité*, toujours du *calme*, toujours, en d'autres termes, de l'incapacité, de l'ignorance, couvertes du masque d'un flegme irritant.

Ah ! pourquoi n'y eut-il point là un sauveteur capable de s'écrier :

→ Le capitaine est dans l'erreur ! Il reste infiniment à espérer des hommes et surtout de nous-mêmes. Nous sommes dans des parages sillonnés par des navires de toutes nations. Un radeau, des flotteurs, et nous serons recueillis ! A l'ouvrage donc, messieurs les passagers, et vous les quatre-vingt-six hommes du bord à l'ouvrage ! Gardons-nous bien de désespérer ! Des corps creux imperméables pour former le chapelet de sauvetage qui ceindra et soutiendra notre appareil. Toutes nos malles calfeutrées et goudronnées peuvent servir. Fabriquons des sei-

fres à air avec les planches sur lesquelles nous sommes. Aidons-nous les uns les autres, et rattrapons, s'il se peut, le temps écoulé depuis l'extinction des feux !

De onze heures du soir à six du matin on avait donc perdu pour la confection d'appareils, *sept heures entières* ! Et l'on allait perdre de même *les sept heures de jour* dont, par le fait, les naufragés du *London* disposaient encore, puisque le navire ne coula que vers une heure après-midi.

Le capitaine Martin était calme ! — Que ne l'était-il moins et moins ignorant des premiers éléments de l'art du sauveteur. Il aurait crié à ses gens : Courage ! au lieu de venir avec son impassibilité tant vantée leur annoncer que tout était perdu.

* Chose remarquable, poursuit la relation anglaise, cette solennelle déclaration fut reçue avec une égale solennité, et le silence de toute l'assemblée ne fut plus troublé, de moment en moment, que par les exhortations du révérend père M. Draper qui, depuis vingt-quatre heures, ne cessait de donner des secours spirituels »

Les secours spirituels ne manquèrent point, car outre cet ecclésiastique, il y avait à bord le docteur Woolley, évêque de Sidney. Mais les secours matériels, intelligents et marins manquèrent par la très-grande faute du capitaine. Le fameux Forbin, dans un moment de danger, entendant ses matelots qui invoquaient tous les saints du paradis sans tra-

vailler au salut du bord, les menaça de son épée en criant : — « Sainte Pompe ! morbleu ! Sainte Pompe avant tout ! et Sainte Pompe nous sauvera ! » On peut prier en travaillant et à l'instant suprême, c'est faire acte de charité que de travailler énergiquement au sauvetage commun.

« A dix heures du matin, le bâtiment roulant encore lourdement, on tenta de lancer le canot de tribord, mais au moment où il touchait l'eau, il coula, en laissant cinq hommes se débattre avec la mort. »

Pourquoi ce canot, puisqu'on en avait tout le temps, n'avait-il pas été rendu insubmersible ? C'était pourtant le cas ou jamais. Le *London* manquait-il donc de barils ? et depuis le commencement du danger ne pouvait-on retirer de la cale des fûts, vides ou pleins ? Deux des hommes se noyèrent, les trois autres parvinrent à se raccrocher au bord.

« Après cet accident, l'équipage exténué sembla indifférent à son sort ; l'on ne tenta même pas d'armer l'une des embarcations qui restaient. »

Rien de plus caractéristique que ce découragement général, rien qui condamne plus sévèrement un chef dont le sang-froid impuissant est imité par chacun.

« Vers une heure, le navire se trouvait enfoncé jusqu'à la hauteur des porte-haubans ; il devint évident qu'il coulait ; la chaloupe fut mise à la mer. »

Puisque cette chaloupe peut être mise à la mer, un ou plusieurs radeaux que, — en **quatorze heures**, avec le concours de plus de cent soixante-dix hommes dont quatre-vingt-six marins ou employés du bord, il était facile de construire, — auraient pu aussi être lancés et porter tout le monde.

Le maître mécanicien Greenhill, quinze des hommes de l'équipage et trois passagers, — dix-neuf hommes en tout, s'embarquèrent dans la chaloupe, d'où, peu d'instant après, ils virent *le London* disparaître sous les flots. Le capitaine Bohun Martin, soixante-dix de ses subalternes et cent cinquante passagers, dont quarante-et-une femmes et vingt-et-un enfants périrent ainsi de la manière la plus navrante, — car un sauveteur habile en eut assurément arraché à la mort la presque totalité.

Le sauvetage des dix-neuf naufragés de la chaloupe en est la démonstration manifeste.

Cette embarcation, mal équipée, qu'on n'a seulement pas eu la prévoyance d'approvisionner d'eau douce, est dépourvue de mâts, de voiles, de tout moyen de faire de bons signaux. On n'y a pas une arme à feu. Rien de plus pitoyable. Elle court à tout instant le risque d'être submergée et flotte beaucoup moins bien qu'un radeau; mais elle flotte : cela va suffire. Trois navires passent en vue, les deux premiers ne l'aperçoivent point; heureusement le troisième, la *Maria-Napte*, trois-mâts-barque italien,

capitaine Carasca, recueille enfin les dix-neuf survivants du grand désastre.

Cette chaloupe, qu'aucune précaution ne rend insubmersible, résiste aux lames qui ont englouti le *London*; elle tient la mer durant dix-huit heures, c'est-à-dire jusqu'au vendredi 12 au matin, — période horriblement longue pour les malheureux qui la montent, mais assez courte pour qu'aucun d'eux n'ait péri de faim, de soif, ni de froid. Il est donc évident que le sauvetage eut été presque général, si le capitaine Martin s'en était préoccupé à partir du moment où il dut commencer à craindre la submersion. Cet habile marin anglais n'y songea pas un seul instant. Et, n'hésitons point à le dire, en pareilles conjonctures, la plupart des capitaines de toutes les nations, n'y songeraient pas plus que lui, tant l'exécrable routine a de puissance, tant l'art de sauver les autres en se sauvant soi-même est encore ignoré.

En 1866, sur la route des deux Indes, de l'Afrique et de la Méditerranée à la Manche, dans des parages où l'on a toujours plusieurs voiles en vue, deux cent vingt personnes dont quatre-vingt-six marins ou employés à bord et une grande majorité de passagers valides, périssent misérablement, et pourquoi? — Parce qu'elles ignorent toutes cet art du sauvetage qu'en somme il serait, peut-être, moins inutile de professer que la langue Thibétaine ou le Mantchou.

Quelques espars jetés à l'eau et reliés par des cordes où se seraient cramponnés ou amarrés des gens revêtus de quelque scaphandre dont l'invention date de cent ans, auraient assurément préservé de la mort un grand nombre des victimes. En quelques minutes on pouvait fabriquer ce chapelet de sauvetage. Le radeau de Sidney Smith construit avec soin durant les dernières quatorze heures les eut sauvées toutes.

Les dix naufragés de la *Titania* dont nous allons parler ne se découragèrent pas et furent sauvés tous les dix. Les dix-neuf de la chaloupe du *London* eurent une chance de salut et réchappent. Une partie des gens du *Central América* survécut grâce aux ceintures et aux bouées de sauvetage dont ce paquebot était abondamment approvisionné. Le point capital est de se ménager des chances en commençant par ne pas s'abandonner soi-même comme le fit si déplorablement le capitaine Bohun Martin. Si cet homme avait eu un peu de la valeureuse présence d'esprit du capitaine Poussin de l'*Emile et Fernand*, et surtout si, se tenant au courant des progrès modernes, il avait pris la peine d'étudier le *Guide pratique de sauvetage A L'USAGE DES MARINS*, la perte de deux cent vingt personnes eut été conjurée.

Hélas ! l'ignorance générale est telle qu'il n'y a eu jusqu'ici qu'éloges pour la froide intrépidité de cet ignare conducteur de barque. En 1866, la plupart

des recueils spéciaux relatifs aux naufrages, les journaux maritimes et didactiques, tant français qu'anglais, se sont bornés à relater les événements, — avec une foule d'épisodes dramatiques et de détails touchants, mais sans réflexions, sans blâmes, sans conseils pour l'avenir, et en attendant la bonne aubaine d'une insertion aussi palpitante d'intérêt !

Compulsons les organes de la grande publicité :

• Le révérend Drapper adresse de ferventes prières au ciel. Quel spectacle ! Les jeunes mères serrent leurs enfants contre leur poitrine ; les amis se serrent la main et se disent adieu ; le navire enfonce toujours. Le capitaine Martin, dont le courage et le zèle ne sont pas trahis un seul instant, se prodigue tantôt sur le pont, tantôt au milieu des passagers, il mesure d'un œil calme l'immensité du danger ; il ne prononce pas un mot. Cependant quelques hommes d'équipage résolus, annoncent qu'ils ne veulent point périr sans avoir lutté contre la tempête ; ils sont treize, trois passagers se joignent à eux, ils lancent un canot à la mer, parviennent à y descendre et, s'adressant au capitaine : — « Venez avec nous, disent-ils, si vous restez ici, vous êtes perdu. » Mais le capitaine Martin, secouant la tête : — « Non, dit-il, mon devoir m'ordonne de rester ici et de périr avec les passagers confiés à ma garde. Que Dieu vous protège ! »

Si cet homme médiocre avait commis la faute de descendre dans la chaloupe, il serait de plus le dernier des lâches.

• Il y a eu nombre de traits héroïques. M. John Wilson, natif de Montrose, proposa à un de ses amis, M. John Hicman, de Ballarat, de prendre sa place dans l'embarcation : — « J'ai,

dit celui-ci, promis à ma femme et à mes enfants de rester près d'eux ; je tiendrai ma parole. » Il se serrèrent la main et se quittèrent pour toujours.

Au moment où la chaloupe allait s'éloigner, un matelot s'écria : « Il y a encore une place, cherchez une dame. » M. Wilson parcourut le pont du navire pour trouver une de ses connaissances. Ne l'apercevant pas et connaissant le prix de chaque seconde, il dit à une jeune fille : « Voulez-vous partir ? » Elle ne refusa pas et se laissa entraîner ; mais quand elle vit la distance à franchir pour entrer dans la barque : — « Je ne pourrai jamais, » dit-elle. M. Wilson, après quelques exhortations, dut la lâcher pour y sauter lui-même.

Le capitaine Martin se promenait avec calme sur l'arrière, et indiquait aux hommes leur chemin : — « Vous êtes, leur dit-il, à l'ouest-sud-ouest de Brest, » ce qui était vrai. Le navire, en s'enfonçant, occasionnait déjà un tourbillon dans lequel l'embarcation faillit être prise. Une femme de vingt-trois ans parut alors sur l'arrière du paquebot, et, les traits bouleversés, offrit 4,000 guinées si on voulait la prendre dans la chaloupe. On ne l'eût pas fait en cet instant pour des millions ; c'eût été exposer tout le monde à une perte presque certaine. »

En cet instant, oui, — mais quelques heures auparavant, au moyen de flotteurs, personne n'eût été exposé. Tous les détails de l'événement confirment notre sévère opinion sur l'incapacité du capitaine Martin, de ses officiers et de ses contre-maîtres.

• Un des marins raconte que lorsque le capitaine les eut envoyés à la garde de Dieu, ils résolurent de ne plus admettre personne avec eux ; quelques-uns tirèrent leurs couteaux dans l'intention de couper les mains de ceux qui s'accrocheraient à leur embarcation.

• Peu de minutes avant l'instant suprême, un passager

avait traîné son sac avec lui sur le pont. Le capitaine sourit tristement de cette préoccupation.

« M. Munro a entendu ce dialogue : — « Eh bien, Jack, je crois que nous allons couler. — Je le crois, Eastwood. — Je ne regrette qu'une chose, c'est que mon pauvre père ignore que j'ai une traite de 500 livres sterling sur la banque de Victoria ; il toucherait l'argent à ma place. » Par un heureux hasard, ce vœu fut recueilli par un des trois passagers échappés au naufrage, qui connaît M. Eastwood père.

« Un vieux couple tentait pour la troisième fois de gagner l'Australie. Les deux premières fois il avait déjà fait naufrage, la seconde fois sur le *Duncan-Dunbar*.

« Deux autres vieilles gens, en apprenant le sort qui leur était réservé, prirent un peu d'eau-de-vie et descendirent dans leur cabine pour y mourir ensemble.

« On vit des revolvers aux mains de plusieurs passagers qui, disaient-ils, aimaient mieux mourir d'une balle ; néanmoins on n'entendit aucune détonation. Un individu ayant même dit à un de ses amis de lui faire sauter la cervelle, celui-ci déclina cette offre.

« Parmi les victimes du naufrage, se trouvait une célébrité du monde dramatique, William Brooke, surnommé le prince des bons compagnons. Brooke après avoir été l'idole du public, avait disparu de la scène depuis longtemps ; mais cédant aux sollicitations de ses admirateurs d'Australie, et ayant besoin de réparer les brèches de sa fortune, il s'était décidé à retourner à Melbourne.

« Brooke était d'une taille athlétique. Il avait conservé toute sa vigueur et son énergie morale. Au moment où le *London* allait sombrer, on vit ce colosse, vêtu d'une vareuse de flanelle rouge, travailler sans relâche, encourageant tout le monde de la voix et de l'exemple ; puis, quand tout espoir fut perdu, il s'assit tranquillement sur une boîte en fer, se croisant les bras et contemplant froidement le spectacle de désolation qu'il avait sous les yeux. Le navire s'abîme, et il se borne à dire : — Décidément je ne jouerai ni Othello ni Shylock devant mes

amis de Melbourne. Encore un grand artiste que le monde va perdre.

• La veuve du célèbre tragédien devait recevoir de lui une dernière marque de souvenir, c'est un billet renfermé dans une bouteille recueillie par un élève d'Oxford sur les côtes de Brighton. Il était écrit au crayon et conçu en ces termes :

• 11 janvier, à bord du *London* : nous coulons bien certainement ; il ne reste aucune chance de salut. Veuillez faire parvenir la présente note à Avonia Jones Brooke. »

Quelques journaux de Londres finirent, toutefois, par s'étonner :

• De ce que le paquebot s'étant trouvé dans un danger imminent pendant les deux jours qui ont précédé sa perte, on ne se soit pas occupé de préparer des radeaux et autres moyens de sauvetage. »

Ils s'en étonnent, et succombant sous un tel effort, ils se hâtent d'ajouter :

• D'un autre côté, d'après les hommes échappés au sinistre, le vent soufflait avec tant de violence et les paquets de mer se succédaient à de si courts intervalles, que personne n'eût pu travailler sur le pont ni se tenir sur un radeau. »

Nous avons déjà démontré que ces hommes dont le témoignage est sincère, — nous n'en doutons pas, — sont tout simplement étrangers à l'art du sauvetage, car il était facile de prendre une infinité de mesures qui furent totalement négligées.

D'ailleurs, y a-t-il eu quelque enquête sur la perte

du *London*? Maître Greenhill a-t-il comparu devant une section du Conseil d'Amirauté, chargée au nom de l'Humanité, de la sécurité maritime? A-t-on fait quoique ce soit d'utile?

Tout est bien qui finit mal, à ce qu'il paraît.

En fait de marine et surtout de sauvetage, peu de juges sont compétents, il est vrai, mais à qui la faute de cette incompétence? Pourquoi les marins eux-mêmes sont-ils sous le dernier rapport aussi arriérés que les autres? Quoi! des officiers de mer relatent le naufrage du *London*, avec une placidité platonique, sans autre conclusion qu'un soupir ou qu'un certain *étonnement*!

Eh bien! je dis moi que le capitaine Bohun Martin est coupable de la mort de toutes les victimes du naufrage, — coupable par ignorance, par insouciance, par irréflexion, — coupable avec la complicité du *Board-of-Trade* et de sa division de sauvetages, avec celle de tous les armateurs qui expédient des navires au large, avec celle de tous les gouvernements qui ont une chaloupe sur l'onde, avec celle de tous les hommes qui ont le devoir ou le droit de légiférer, de commander, de parler, de prévoir, de prévenir, de plaider la cause de l'humanité, coupable par conséquent avec autant de circonstances atténuantes que l'on voudra, — mais coupable, — et je l'ai prouvé!

Un officier de mer très-distingué à la critique

duquel j'ai soumis le présent paragraphe sur le désastre du *London*, me trouve bien cruel envers cet infortuné capitaine :

« Il ne faut pas oublier, m'écrit-il, que les marins portent leurs études sur des parties de leur art tout autres que les moyens de sauvetage, lesquels n'ont pas jusqu'à ce jour reçu assez de publicité. C'est aux écrivains compétents, aux journalistes spéciaux et ensuite à tous les autres journalistes qu'il appartient de répéter votre coup de canon d'alarme. Le capitaine du *London* aurait peut-être pu, en effet, s'occuper de la construction d'un radeau et des moyens de rendre insubmersibles ses dernières embarcations; mais quant aux diverses inventions que vous énumérez, il était fort excusable de ne point les connaître, la plupart des marins n'en ayant jamais entendu parler. »

La plupart des marins n'en ayant jamais entendu parler. — Est-ce assez clair ? — Il manque donc dans les écoles navales de toutes les nations un **Cours théorique et pratique de Sauvetage** de la plus évidente importance.

La faute du capitaine Bohun Martin est notre faute à tous. Je le reconnais. Qu'elle ne pèse donc point sur sa mémoire ; mais qu'elle finisse par avoir été un grand mal pour un bien infiniment plus grand. Que les victimes du *London* soient les martyrs des progrès du sauvetage !

Tel est mon vœu le plus ardent ! Telle est aussi l'une des causes entre mille semblables, qui, après

dix ans de répugnances, m'ont enfin déterminé à écrire, résolument et non sans quelque fierté, ce lugubre nécrologe de mer, avec l'espoir que mon labeur ingrat, diamétralement opposé à mes goûts, portera des fruits tôt ou tard.

OUTILLAGE DE SURETÉ

Naufage de LA TITANIA. — Pompes. — LE LYONNAIS. — L'ARTIC
et LA VESTA — Compartiments. — Enduit métallique. —
Inventions diverses — Appareux d'ancrage

La Titania, brig américain commandé par le capitaine Frame, était partie le 9 septembre 1865, de Philadelphie pour Mobile avec une cargaison de charbon et de foin. Equipage et passagers se composait de dix personnes dont une malheureuse femme. Le 13, pendant un coup de vent, une large voie d'eau se déclare à bord, on court aux pompes, l'on travaille nuit et jour avec acharnement. L'eau gagne sans cesse. On jette la cargaison à la mer, ressource insuffisante. Le 16, il y avait onze pieds d'eau dans la cale. Les pompes furent abandonnées pour la fabrication d'un radeau.

Ce frêle appareil, construit à la hâte, n'avait guère plus de deux mètres carrés. On n'avait eu ni

le temps, ni la possibilité de faire mieux. Tout y manquait, vivres et eau douce. Surchargé par le poids des dix naufragés, il était toujours couvert d'un pied d'eau et à tout moment capelé par les lames.

Personne pourtant ne périt ; au bout de vingt-quatre mortelles heures, le 17, la canonnière des États-Unis *la Florida* commandée par le lieutenant Menes, recueillit à son bord tous les pauvres gens de *la Titania*.

Le capitaine Frame et ses compagnons n'ont rien à se reprocher. Le manque de bras les justifie de s'y être pris trop tard. Mais changeons de thème. Attaquons le taureau par les cornes.

Les pompes en usage sont-elles ce que devraient être ? — Sans augmenter sensiblement les frais, ne serait-il point possible d'en embarquer de plus puissantes ? Dans quel arsenal la question est-elle à l'étude ? Quels ingénieurs ont mission de s'en inquiéter ? Quelle récompense a-t-on offerte à l'inventeur qui fournira une pompe épuisant, en un temps donné et avec la même force, le double ou le triple d'eau ? Qu'on s'occupe-t-on du perfectionnement des pompes comme l'on s'occupe de celui de..... Ah ! pardonnez-moi, j'allais encore parler de canons, de fusils et de torpilles !

A bord des navires à voiles on ne peut guère embarquer que des pompes à bras d'homme, mais sur les bâtiments à vapeur on est impardonnable de

n'avoir pas de pompes Gwyn, puissantes machines qui font dix fois la besogne des pompes ordinaires.

Un navire de 500 tonneaux muni d'un instrument qui peut en pomper 300 à l'heure, serait singulièrement malheureux s'il coulait (').

Quant aux bâtimens à voile, les plus grand pourraient, à la vérité, dès aujourd'hui, se munir de la pompe Gwyn,—mais, à la condition *presqu'inacceptable*, je le reconnais, d'embarquer aussi une petite machine à vapeur spéciale qui, n'exigeant qu'un minime approvisionnement de combustible, servirait d'une part à certaines manœuvres de force, et d'autre part comme appareil distillateur. Du reste, malgré ces utilités accessoires, j'insisterai d'autant moins en faveur d'une innovation si difficile, que je ne crois guère à la durée du règne de la vapeur et de la houille, car je compte sur l'avènement d'une autre force motrice, moins encombrante, moins dispendieuse, plus aisément manœuvrable, et par conséquent applicable à bord comme à terre à tous les usages pour ainsi dire domestiques.

Pour virer au guindeau, pour charger et décharger les marchandises, l'appareil moteur, fonctionnant sans combustible, par le dégagement chimique d'une force très maniable, serait employé continuellement, d'où il suit que l'installation de la pompe Gwyn deviendrait chose toute simple.

(') Voir *Le Guide pratique de Sauvetage*, §. 240 p. 219.

Le mémorable désastre du *Lyonnais*, capitaine Devaux, magnifique paquebot transatlantique français qui fut abordé, à soixante-cinq lieues de New-York, le 2 novembre 1856, par le trois-mâts-barque américain l'*Adriatic*, capitaine Durham, et qui disparut, après une résistance admirable, prolongée durant trente-trois heures, mérite mieux qu'une simple mention. Dans un autre volume du *Tableau de la mer*, je me propose de la relater comme un magnifique exemple de lutte corps à corps contre la voie d'eau. Disons ici que ce sinistre a été fort judicieusement commenté dans le *Journal du Havre* par M. Normand fils dont les *Nouvelles Annales de la Marine* ont, en janvier 1857, reproduit l'excellent travail sur les Abordages en mer et les moyens de sauvetage à organiser.

Le jeune ingénieur dont la compétence a un poids considérable, loue en général les dispositions prises à bord du *Lyonnais*, mais bientôt, d'accord en ceci avec le capitaine Conseil, il déplore l'insuffisance des pompes ordinaires et voudrait que le moteur interne du navire fût applicable « à une de ces puissantes machines à force centrifuge avec lesquelles on assèche un marais, on vide une carrière. » — On en viendrait ainsi, dit-il en donnant des chiffres à l'appui de son opinion, à ne pas trouver une ouverture d'un mètre carré dans la muraille beaucoup plus dangereuse que ne l'était autrefois un trou de *gournable*, c'est-à-dire

d'une sorte de cheville de bois employée en construction navale concurremment avec les clous et les chevilles de fer.

M. Normand fils démontre l'importance de continuer à marcher après l'abordage, car le navire en mouvement, mais allant à reculons si l'avarie est dans la partie de l'avant, embarque beaucoup moins d'eau que le navire immobile. Il est bien entendu, toutefois, que les deux bâtiments ne doivent pas se perdre de vue, soit qu'ils fassent même route, soit qu'ils évoluent à petite distance l'un de l'autre.

Avoir à bord un plus grand nombre de canots, subdiviser ceux-ci en compartiments, les équiper et les approvisionner d'avance, munir les paquebots à nombreux passagers d'une très-grande chaloupe de sauvetage pontée, sont autant de propositions qui s'enchaînent dans le travail de M. Normand fils.

Il se prononce très-énergiquement pour l'aveuglement immédiat de la voie d'eau elle-même avec des prélaris dont la disposition, telle qu'il l'imagine, n'a point semblé pratique au capitaine Conseil. Dans les *Nouvelles Annales* d'avril 1857, celui-ci objecte que la mer entraînera irrésistiblement en dedans de l'ouverture l'épaisse toile goudronnée qu'on s'efforce de tendre au dehors. Mais si les faits, à commencer par les essais même des naufrageants du *Lyonnais*, donnent raison au capitaine Conseil, la thèse du jeune ingénieur n'en est pas moins juste au fond.

La question , toute la question est de savoir s'y prendre. — Oui, tant qu'on ne s'y prendra pas mieux qu'aujourd'hui la voie d'eau engloutira tout. Qu'on veuille bien étudier, chercher, essayer, expérimenter, — la chose en vaut certes la peine, — et l'on trouvera infailliblement quelque moyen bien simple d'opposer à la mer un obstacle, au moins momentané, tel que sa formidable pression ne pourra la vaincre. — Fournissez aux inventeurs les moyens d'expérimenter. Assurez-leur en cas de succès une rémunération proportionnée au service que vous attendez d'eux et le problème sera résolu par ce triomphant motif qu'il est évidemment soluble.

M. Normand fils reconnaît d'ailleurs que les cloisons étanches *a bien construites et en nombre suffisant*, présentent des garanties supérieures à toutes autres. « Il propose à ce sujet quelques dispositions excellentes. Il est ici d'accord avec Castéra , Lissignol , Conseil et nous tous qui voudrions prévenir les catastrophes de mer.

Le 27 septembre 1854, à soixante-cinq milles du cap Race, le petit vapeur en fer de Nantes *la Vesta*, capitaine Duchesne, aborde au milieu d'épais brouillards le paquebot transatlantique américain en bois *l'Artic*, capitaine Luce, chargé de trois cent-quatre-vingt-dix personnes. L'avant tout entier de l'abordeur jusqu'à la première cloison étanche, s'incruste et reste dans les flancs du bâtiment abordé que la mer envahit par

cette énorme brèche. Une horrible confusion suit le choc. De part et d'autre, on se jette précipitamment dans les canots. L'un de ceux de l'*Artio* se décrocha mal, un palan casse, presque tous les gens qui s'y étaient entassés se noient le long du bord. Un canot de la *Vesta* est coulé peu d'instant après par l'*Artio* sans qu'aucun des fuyards puisse être sauvé. Le paquebot américain sombre au bout de trois heures avec trois cent-vingt-deux personnes. La *Vesta*, malgré sa construction légère, parvint à rallier le port après une navigation de plusieurs jours, grâce à l'énergique habileté de son capitaine et grâce surtout à sa cloison étanche.

La subdivision du navire en compartiments, — une rareté aujourd'hui, — sera un jour d'usage général. Alors, les conséquences des abordages, des chocs sur les rochers et en général des voies d'eau seront infiniment moins redoutables.

Est-il nécessaire d'ajouter que ce genre de construction devrait être encouragé par tous les moyens possibles et imaginables comme un progrès capital ?

Oh ! nous sommes fort loin d'avoir un bon outillage marin, fort loin d'avoir résolu la moindre partie des problèmes tendant à accroître la sécurité de la navigation, fort loin enfin d'avoir, de gré ou de force, fait de cette sécurité l'intérêt le plus immédiat des propriétaires de navires.

Dans le précieux rapport sur la marine à l'exposition universelle de 1855 par M. le baron Clément de la Roncière-le-Noury, déjà cité, on lit le panage suivant :

« M. Thomas, capitaine au long-cours à Toronto, au Canada, a eu une idée aussi simple que pratique pour improviser un radeau de sauvetage pour les bateaux à vapeur à roues. Ce radeau est tout simplement formé de la surface verticale extérieure de chaque tambour, construite seulement un peu plus solidement qu'à l'ordinaire ; cette surface n'est alors fixée que par quelques crochets. Si le bâtiment coule, ces crochets sont facilement retirés, et cette partie du tambour tombant à l'eau, flotte et sert de radeau de sauvetage ; elle est garnie d'avance à cet effet, de petits bouts de filin auxquels se tiennent les naufragés »

Au moment où *l'Artix* coulait, le capitaine Luce se trouvait sur l'un des tambours. L'eau et l'air encoffrés en dessous le défoncèrent et en firent sauter quelques planches sur lesquelles le capitaine se sauva.

De là, l'idée première de M. Thomas dont l'invention n'est applicable qu'à un genre spécial de navires.

Celle du capitaine anglais Hurst, le radeau-bastim-gage dit à *double-ponton* exposé en 1867, est applicable à tous. Une partie de la muraille supérieure qui entoure le pont, est disposée en radeau de manière à se détacher du navire au moment du naufrage. — Le plancher sera soutenu à flot par des parties creuses analogues aux pirogues doubles d'Océanie, aux systèmes perfectionnés de Sidney

Smith, aux tubes recourbés du life-boat Richardson et aux tuyaux de tôle cylindro-coniques de M. Hurst lui-même (1). Le grand avantage de l'invention est de n'occuper aucune place. On conçoit, d'ailleurs, qu'il est possible d'approprier au sauvetage le bastingage presque entier, et d'avoir ainsi huit ou dix flotteurs qui se mettent à flot avec une facilité parfaite, en ôtant quelques crochets et en larguant les quatre cordes au moyen desquelles le bastingage-radeau est habituellement amarré à poste.

J'ai été frappé de l'analogie du mouvement de manœuvre de cet appareil avec le mode de rabattement des pourtours en fer du *Royal Sovereign* et autres sabots à tourelles. Ici les parois à charnières tombent extérieurement pour permettre le pointage et faciliter les œuvres de destruction ; le radeau latéral du capitaine Hurst se ment de même pour offrir un asile contre la mort.

Le digne fils du célèbre corsaire et sauveteur dunkerquois Gaspard Malo, M. le capitaine Malo, de Dunkerque, armateur, constructeur et par dessus tout, homme de bien toujours préoccupé du dessein de soulager l'infortune, a imaginé une dunette de sauvetage, construite de manière à servir d'Arche de salut à l'équipage et aux passagers d'un bâtiment en perdition.

(1) Voir ci-dessus pages 472, 481 et suivantes.

Cette dunette en fer est fixée sur le pont par des vis que l'on desserrerait au dernier instant. Parfaitement étanche, approvisionnée d'avance et munie de tout ce qu'il faut pour naviguer, la dunette Malo correspond absolument à la grande chaloupe de sauvetage pontée proposée par M. Normand fils. Ses frais d'installation sont évalués à un cinquantième du prix de la coque du navire, et d'après l'inventeur, l'armateur qui en ferait la dépense serait bien vite indemnisé par la confiance des affreteurs et des passagers ⁽¹⁾.

M. Cardon, constructeur de navires à Honfleur, cherche, depuis la perte du *Lyonnais*, les meilleurs moyens de fournir aux navires et surtout aux paquebots des refuges pouvant se transformer en excellentes barques de sauvetage. Il a fait une proposition similaire à celle de M. Malo. Il veut que les carrosses, — aujourd'hui nommés roufs ou ruffles, du hollandais *roef*, — c'est-à-dire les constructions diverses élevées, comme du reste l'est la dunette, sur le pont du bâtiment, — soient construits en fer, en forme de chalands, et fixés à leurs postes par des amarrages faciles à couper.

« Pour appliquer ce système, on n'aurait, à la lettre, d'après M. Cardon, aucune dépense, aucun changement à faire aux aménagements ordinaires ⁽²⁾. »

(1) *Annales du sauvetage*, t. II, p. 51, (février 1867).

(2) *Annales du Sauvetage*, t. II, p. 151 (avril 1867).

« Nous ferons des vœux, disent à ce sujet les *Annales du Sauvetage*, pour que les constructeurs prennent, dès à présent, l'initiative..... d'installations destinées à sauver bien des existences. »

Mais pourquoi l'État qui a une marine, si je ne me trompe, ne prendrait-il pas résolument cette initiative? Peut-on savoir si des bastingages, une dunette, ou des roufs de sauvetage n'auraient pas préservé de la perte totale une partie des sept cent dix malheureux, qui, au mois de février 1855, ont disparu dans les Bouches de Bonifacio avec la frégate française *la Sémillante*, commandée par le capitaine de frégate Jugan.

Former des vœux est, hélas! infiniment peu de chose. Pour ma part, je forme aussi les vœux les plus ardeurs, et ne m'aperçois pas qu'ils servent à rien. A la vérité, je n'ai à ma disposition ni arsenaux, ni ingénieurs, ni budget des constructions navales.

Agir, donner l'exemple et, plus tard, contraindre, — voilà ce qu'il faut quand il s'agit de la sécurité publique. — L'État le sait si bien qu'il en use ainsi à terre contre les inondations, les épidémies, les éboulements, les imprudences.

En marine, du reste, l'exemple seul suffit assez souvent. Dès que l'ont eut inauguré, à bord des navires de guerre, le doublage en cuivre qui préserve les carènes des atteintes des vers tarandeurs et rend l'encrassement beaucoup moins prompt, le commerce

s'empressa d'adopter cette utile innovation, quoiqu'elle fût très-dispendieuse; et nos murs se couvrirent d'affiches annonçant que *la Belle Adèle*, *la Rose Sensible*, ou *la Cunégonde Bien-aimée*, en partance, à..., pour..., étaient doublées et chevillées en cuivre.

Aujourd'hui, pas une *Cunégonde*, *Adèle* ou *Rose* de long-cours ne se permettrait de flotter sans doublage, et il en sera de même jusqu'à ce que l'enduit Lavergne et Delbeke s'y substitue pour le plus grand avantage des armateurs.

Cette composition métallique dont les inventeurs-propriétaires se réservent encore le secret, serait un progrès considérable à en juger par les attestations nombreuses des capitaines, pilotes et patrons qui en ont essayé. Médillée de bronze à Boulogne-sur-Mer, honorablement mentionnée à Arcachon, présentée à l'exposition universelle de 1867, l'invention Delbeke et Lavergne servirait le sauvetage directement et indirectement. — Indirectement, car la grande économie réalisée, dégageant d'autant les frais de construction, pourrait être en partie consacrée à l'embarquement d'engins sauveteurs, aux compartiments étanches ou à d'autres installations de sûreté — Directement par l'application de l'enduit aux barques elles-mêmes.

Le sauveteur Durécu, patron du canot de secours de la Chambre du Commerce du Havre, certifie, en date du 20 mars 1867, que la carène de cette embar-

cation qui séjourne constamment dans le port, a cessé, depuis l'emploi de l'enduit métallique, de se couvrir d'herbes marines et de moules. Elle reste toujours propre et sa propreté qui maintient la vitesse normale du canot, fait conséquemment atteindre d'autant plus vite les bâtiments en péril.

L'enduit Delbeke et Lavergne aura rendu au sauvetage un service de premier ordre, si, permettant de laisser impunement à flot les barques de secours, il contribue à en faire multiplier le nombre par la diminution de celui des lourds charriots à l'anglaise dont l'abus est ruineux.

Les *life-boats* anglais, allemands, espagnols, etc., que j'ai visités à l'Exposition universelle de 1867, m'ont laissé sous la même impression pénible que le *life-boat* de Dunkerque. Je n'aime ni leur conception générale, ni leurs fausses quilles latérales à poignées destinées à faciliter un redressement dont doute le constructeur lui-même, ni leurs dômes massifs imaginés dans le même dessein et que condamne un genre analogue de *life-boat* exposé, sous porte-manteaux, à bord du ponton anglais flottant sur la Seine. Ce dernier canot destiné aux navires, a aussi les deux dômes, mais mobiles, c'est-à-dire pouvant s'enlever comme deux bosses gênantes pour le service ordinaire du batelage. Voici donc une embarcation qui n'achète sa vertu de redressement qu'à la condition d'être incommode, car la mobilité facultative des deux grandes boîtes à

air rebondies de l'arrière et de l'avant équivant à un aveu du constructeur.

Outre ce genre de barque, adopté avec un regrettable engouement par les principales sociétés de sauvetage, j'ai rencontré dans la salle des modèles anglais une admirable collection d'autres *life boats* très-divers, depuis le vieux bateau *Greathead*, aujourd'hui bien dépassé, jusqu'au *life-boat* Peake à charriot qui, je n'en doute pas, sera tôt ou tard dépassé de même. — Ces embarcations sont généralement dépourvues de dômes; quelques-unes, comme le *life-boat* américain exposé d'autre part, ont un aspect marin très-remarquable; toutes sont insubmersibles. Il en est toutefois qui ne prétendent point au redressement spontané. L'étude approfondie de tant de modèles différents nous entraînerait hors de notre cadre. Elle a d'ailleurs été faite en majeure partie par le capitaine Wasington, car il y a là nombre de vaincus du grand concours de 1850.

Par ses travaux persévérants, par ses recherches, par la multiplicité de ses engins de sûreté, par son organisation, par les grands et féconds exemples qu'elle donne au monde, la Société Anglaise de Sauvetage mérite assurément l'un des grands prix destinés à récompenser les merites hors ligne. Ennemi, comme je le suis, de la guerre et de son attirail barbare, j'applaudis avec enthousiasme au juste honneur décerné, en elle, à l'art du sauvetage, œuvre de paix s'il en fut.

J'irai plus loin. Malgré mes critiques de détail, les *life-boats* Plake, par rapport à tout ce qui existait avant eux en Europe, sont, je ne m'en dédis pas, des canots excellents. Est-ce un motif pour s'en tenir exclusivement à leur type ? Non, puisque le mieux est possible ; non, puisque le mieux est trouvé. — Faudra-t-il donc les horribles leçons du naufrage, la catastrophe funèbre, pour faire ouvrir les yeux sur les imperfections relatives de ces belles barques, et pour qu'on daigne s'apercevoir de la supériorité du bateau Mouë, infiniment moins coquet, médiocrement apte à être promené sur charriot, mais fait pour tenir bon à la mer, sous l'ouragan et au milieu des barres comme il l'a bien prouvé sur celle d'Arcachon ?

On ne me démontrera jamais, à moi partisan des postes permanents de sauveteurs entretenus à solde fixe, que trois barques stationnant à flot, sur rouleaux ou sous palans, en trois points convenablement choisis, ne valent pas mieux qu'une seule qu'on charroie à grand renfort de chevaux.

Mais en haine de la cavalcado-manie, je me laisse entraîner au-delà de mon sujet, l'Outillage de sûreté.

Par amitié pour les matelots, armuriers, canoniers, chauffeurs et autres dont le fourbissage n'a jamais été la passion, qu'il me soit permis, pourtant, de mentionner encore l'anti-rouille Martin, exposée par M. Eugène Lucas. Ce corps gras, non salissant par exception à toutes les graisses ou huiles em-

ployées à bord, appliqué en très-minime quantité sur les fontes, fers et aciers polis, cabillots, batavioles, petites armes, vis de pointage, pièces de la machine (ancres et chaînes à la rigueur, j'en ai vu de fourbilles), leviers, outils et ustensiles, les préserve indéfiniment de l'oxydation. C'est une découverte d'autant plus précieuse pour la marine que le temps considérable, fastidieusement dépensé chaque matin en asticage, pourrait être beaucoup mieux utilisé dans l'intérêt du service ('). Je demande naturellement, moi, qu'il soit appliqué à des études et à des exercices de sauvetage. Les effets des marins, astreints, comme on le sait, à une minutieuse propreté, seraient ainsi préservés de l'inévitable contact des huiles et des graisses dont il faut faire un usage continuel; en outre, cet avantage serait obtenu avec une économie générale très-digne d'être prise en considération.

En 1867, l'anti-rouille est à l'essai à bord du vaisseau *le Magenta* monté par le contre-amiral baron de la Roncière-le-Noury. Nul doute qu'un rapport judiciaire comme tous ceux de cet officier-général ne lui soit favorable, au détriment des corvées de fourbissage, au grand plaisir de nos matelots.

Dans la marine du commerce, on se contente

(') Voir au volume *Les Marins*, le cabillot, p. 348. — Au volume *Mœurs maritimes*, le fourbissage, p. 357.

trop souvent d'ancres et de câbles-chaines , incapables de résister aux coups de la grosse mer. J'applaudirai donc ici aux œuvres d'un autre inventeur du Havre, M. David, qui ne cesse d'améliorer tous les appareils relatifs à l'ancrage. Ennemi déclaré des produits de pacotille qui se brisent au moment du danger et causent par leur rupture la perte à la côte du navire, il a pris une initiative énergique et , ne se bornant pas à la théorie, il a prêché d'exemple par la fabrication.

Chacun des maillons de ses chaînes est essayé avec une conscience telle qu'aucun vice caché, qu'aucune soudure imparfaite ne peut échapper aux épreuves. Chaque millimètre carré de métal supporte une tension de 21 kilogrammes avant que le câble de fer soit livré aux navigateurs.

Les ancres perfectionnées par M. David ont une foule de qualités spéciales que je ne saurais faire bien apprécier sans entrer dans des détails par trop techniques ; mais je crois en dire assez en affirmant que leur emploi et celui de ses chaînes-cables réduiraient dans la proportion de quatre-vingt sur cent les sinistres causés par la rupture des systèmes d'amarrage.

De justes éloges sont dûs aussi à l'ancre perfectionnée du français Martin qui , — comme de raison, — n'a réussi qu'en s'adressant à l'Angleterre. Aussi bien la *Revue maritime et coloniale* qui , en mars

1867, a consacré une intéressante notice à cette ingénieuse invention, dit-elle en finissant :

« Nous lui souhaitons un aussi bon accueil sur la terre de France, où elle a pris naissance, que dans l'empire Britannique, où elle est parvenue à maturité. »

Dans presque tous les ordres d'idées, il en est, hélas ! de même. Je ne parlerai plus du problème de l'Aviation dont la solution me semble abandonnée à plus riches que nous. La locomotive-articulée à huit roues couplées du français Lucien Rarchaert, reconnue bonne en France, s'empresse de franchir l'Atlantique pour se faire appliquer sur les chemins de fer américains. L'anneau brisé Level et maintes autres inventions maritimes ont émigré pour obtenir à l'étranger l'hospitalité pratique qui vivifie. L'hydrostat Viau ⁽¹⁾ est mort en France jusqu'à ce qu'il ressuscite ailleurs. La batterie flottante sous-marine Furcy, estimable engin fait pour porter un coup mortel aux bâtiments cuirassés, si elle n'est pas adoptée en France, le sera certainement au dehors. — Passons ! passons !...

A l'exposition universelle de 1867, presque à côté du sévère appareil Furcy, j'ai admiré avec joie le système de barre et de drosses de gouvernail en chaînes de M. David. Le timon qui affecte la forme d'une vis sans fin rend facile par les plus mauvais

⁽¹⁾ Voir la *Vie navale*, ch. xiv

temps la manœuvre de *la pièce sacrée*, comme dit le vieil auteur des *Us et Coutumes de la mer*. Il permet de gouverner avec beaucoup plus de précision qu'auparavant et obvie à tous les inconvénients, parfois dangereux, des divers genres d'installations, de barres, de chaînes ou de cordes généralement en usage.

Le même inventeur est auteur depuis 1854, d'un cabestan mis au concours, dès 1737, par l'Académie des sciences. Au bout d'un siècle et plus de vaines recherches, d'améliorations partielles et de solutions insuffisantes, il s'est ardemment occupé de la question et l'a radicalement tranchée.

Au moyen d'un anneau de fer, dit lunette d'escargot, placé obliquement à la partie inférieure de son cabestan cylindrique, (anneau qui s'adapte également au guindeau horizontal) le cordage s'enroule, se déroule et agit sans arrêts ni secousses, techniquement *sans bosser ni choquer*. L'invention est merveilleusement simple, saisissable du premier coup d'œil et d'une utilité capitale pour les travaux de force. Elle conjure une foule de dangers et d'accidents graves; elle facilite singulièrement une infinité d'opérations délicates et fait gagner aux marins un temps précieux qui, sans elle, se perd en manœuvres fatigantes.

Plus heureux que la plupart des inventeurs que leurs inventions ruinent, M. David fournit des

cabestans, des câbles-chaines et des ancrés modèles à tous les navigateurs prudents. — O miracle ! en sa faveur la loi commune se renverse ; il a rendu les Anglais eux-mêmes tributaires de ses ateliers.

L'habile fabricant s'est rangé parmi les bienfaiteur de l'humanité, en obviant par ses savants et persévérans labours aux catastrophes les plus fréquentes de la vie maritime, car c'est surtout auprès des côtes que le naufrage est le plus à craindre. Alors l'ancre et son câble sont les engins auxquels est suspendue l'existence du navigateur. Béni soit quiconque emploie généreusement ses veilles à faire de ces appareils des moyens assurés de salut et non des liens fragiles qui, selon le dicton naval, ne tiennent que par *miséricorde*.

BATTERIE FLOTTANTE SOUS-MARINE PURCY.

Les plus petits de ces monstres marins seront les plus méchans. Vingt hommes résolus en feront périr trois mille.

LA VIE NAVALE. CH. VI. — Du Combat naval.

Guerre, naufrage. — Paix, sauvetage !

Si la pompe-balles lançant la mort à jet continu, instrument très-réel, — si le requiem, vaisseau volcan sous-marin, navire encore un peu fantastique, — si le boulet asphyxiant de Lorient, le bateau torpille

sous-marin de Rochefort, les torpilles-volantes de Toulon, et quelques autres appareils analogues sont autant de *pacificateurs* justifiant cruellement mes vœux pour l'impossibilité de la guerre maritime et les conclusions de mon chapitre *Du Combat naval*, il faut donner un point excellent à un simple ouvrier parisien, M. Charles Furcy qui, à la nouvelle des effroyables succès du *Merrimac* (1), s'est mis en tête d'utiliser les moindres, les plus chétifs des bâtiments et nos projectiles ordinaires pour arrêter le cours de semblables exploits.

Tout entier à son idée, il y a consacré ses soirées durant trois années consécutives, après avoir chaque jour travaillé deux heures de plus pour couvrir les frais que lui occasionnaient ses recherches et ses expériences. — Ces sacrifices admirables des inventeurs continuent à être traités de folies. On se moque volontiers encore *des loqués* qui s'exténuent ainsi en pure perte. — Ingratitude, envie, civilisation actuelle : du cannibalisme !

Bref, Charles Furcy a trouvé le moyen d'établir et de faire tirer des canons dans l'eau, d'installer au-dessous des lignes de flottaison des ouvertures livrant passage à des pièces qu'on charge par la culasse et qui tirent sans que le sabord cesse d'être clos hermétiquement. Quant à la bouche du canon, elle s'ouvre

(1) Voir au volume *la Vie Navale*, deuxième édition, p. 168, la note le *Merrimac* et le *Monitor*

et se referme sans qu'une goutte d'eau puisse y entrer.

En d'autres termes, Charles Furcy a, par le déplacement de l'artillerie, imaginé un nouveau genre de guerre, à l'avantage des faibles contre les forts

Nécessairement, il n'a pu faire ses essais qu'en petit avec des joujoux de 23 millimètres de diamètre, chargés de quinze grammes de poudre. — Mais ici, l'expérience en petit permet de juger de l'effet sur une grande échelle. Rien de plus terrible que ces canons sous-marins, tirant sans fumée et presque sans bruit. Un de nos plus liers vaisseaux modernes succomberait, au bout de quelques minutes, sous l'attaque d'un petit brig-goëlette armé de six canons selon le système Furcy. Une barque valant deux mille écus coulerait sans peine un vaisseau de six millions.

Eperons, tourelles et blindages, à néant ! Plaques de fer que ronge le chêne et qui le rongez, canons énormes à projectiles cylindro-coniques façonnés à grands frais, décharges qui coûtent, chacune, l'argent qui suffirait au bien-être de trois familles, à l'instruction de dix enfants, cauchemars cuirasses, votre absurde règne n'est pas loin de finir.

Pour la défense des ports, on coulera, non sous l'eau, mais à fleur d'eau, un navire de guerre quelconque, dont l'ensemble flottera, tandis que sa batterie complètement immergée fera feu entre deux

eaux. Ainsi les boulets pleins ou ereux, mais obligatoirement sphériques, feront brèche dans les vulnérables carènes des ruineux monstres de mer dont je désire l'anéantissement comme le sauvetage du budget naval.

L'inventeur qui nous enseignerait l'art de détruire, avec cinq sous de dépense, toutes les fortifications de terre et de mer, — y compris la forteresse de Luxembourg, plaie de 1867, — serait un grand bienfaiteur. Car les millions une fois économisés, il en resterait je suppose quelques parcelles pour les essais, l'application et la rémunération des inventions de salut, des œuvres de secours, des travaux de sauvetage.

P. S. — Un autre exposant, dont le nom ni l'appareil ne sont mentionnés au livret, a exhibé, en 1867, dans la salle des modèles des navires anglais, classe 66, avec l'étiquette *Firing cannon under water* « canon faisant feu sous l'eau » une batterie construite d'après la même idée que celle de notre Furcy.

On a vu ci-dessus que l'Angleterre se lasse des constructions blindées

Les Américains, — gens pratiques, — se sont débarrassés de leur *Sunderberg* ⁽¹⁾ que la France a eu la fantaisie de leur acheter.

(1, V. page 309.

HOMICIDES PAR IMPRUDENCE.

Dès qu'un homme s'adonne à une industrie
il est tenu d'en connaître les dangers et les
obligations. Il est coupable s'il nuit à autrui.

Dès qu'il y a calcul dans la négligence, il y
a crime, la société ne peut qu'exiger une
satisfaction éclatante et exemplaire.

EMMANUEL LISSIGNOL. *Les Accidents
de mer.*

La statistique des naufrages abonde en enseignements qui navrent le cœur. C'est par milliers que les petits bâtiments succombent et la plupart du temps faute de précautions. Sur les côtes seules de la Grande-Bretagne, il périt année moyenne environ quinze cents navires de toutes grandeurs, et le relevé des sinistres de la grande navigation est encore bien plus affligeant, car proportionnellement le nombre des victimes est toujours beaucoup plus considérable.

L'abordage de *l'Artic* par *la Vesta* coûte la vie à trois cent vingt-deux personnes, dont la plupart auraient pu être sauvées par les plus simples moyens d'insubmersion, comme le fut accidentellement le capitaine à qui servirent de flotteur des planches détachées de l'un des tambours.

En la même année 1854, les grands paquebots anglais, *la Taylor*, *la City-of-Glasgow* perdue pro-

blement par choc contre des glaces, et la *Favorita* de Brême qui fut coulée bas en suite de l'abordage du navire anglais le *Hasper*, se sont engloutis avec neuf cent soixante-neuf passagers ou gens d'équipage.

Le grand bâtiment américain, le *San Francisco* périt avec cent soixante.

Le magnifique paquebot belge le *Président*, le *Tempest*, le *Pacific*, tous trois chargés de centaines d'émigrants, se perdent au large corps et biens.

Sur la côte de Massachussets, en avril 1856, on trouva une bouteille scellée contenant ces mots signés par le capitaine Asa Eldridge du navire Américain : — « En vue des grands Bancs, sur le steamer *Pacific*, mâts emportés, machine désemparée Au secours ! » — Hélas ! pourquoi le secours n'était-il pas d'avance installé, organisé à bord !

On a vu comment le *Lyonnais* abordé et honteusement abandonné par l'*Adriatic*, périt le 4 novembre 1856 ; on compte cent soixante-cinq victimes quoique le bâtiment ait tenu à flot durant plus de trente-deux heures.

En 1857, le 12 septembre, à cinq lieues du cap Hatteras, quatre cent quarante-deux personnes, sur cinq cent quatre-vingt-douze, périrent après la submersion du *Central America*, par suite des infames refus de secours de deux navires différents dont, en l'espace de quelques heures, les capitaines se montrèrent sans pitié — Devant quel tribunal ont été traduits ces indignes capitaines ?

Le 15 septembre 1858, l'incendie de *l'Austria* de Hambourg fait cinq cents victimes que des ceintures de sûreté eussent toutes sauvées.

Ce désastre nous rappelle celui du paquebot du service postal des Indes occidentales, *l'Amazon*, à bord duquel fut dévoré par les flammes, en 1850, notre regretté confrère en littérature, Gabriel Ferry, auteur du *Coursur des bois*.

L'année 1858 fut féconde en naufrages. Dans le cours du seul mois d'octobre deux cent cinquante sinistres furent signalés par les affiches du *Lloyd*; il y eut perte totale de trois navires à vapeur et de quarante-cinq autres bâtiments.

1859 est resté fatalement célèbre. Tous les ports furent plongés dans la consternation par des catastrophes sans nombre.

En novembre 1860, les quatre paquebots anglais à hélice *l'Edinburg*, *le Moscow*, *le Viscount Lambton* et *le Thor* sont déclarés perdus sans nouvelles.

Chose invraisemblable, le paquebot à vapeur *l'Atlas* de la Compagnie Touache, parti le 3 décembre 1863 de Marseille pour Alger, disparaît durant cette courte traversée sans qu'on ait jamais eu sur la catastrophe le moindre des renseignements.

Le 27 juin 1865, *le William-Nelson* de New-York venant d'Anvers avec quatre cent cinquante émigrants et trente hommes d'équipage brûle en mer. Trois cent-soixante malheureux périssent dans les flammes ou dans les flots, toujours faute de scaphandres.

Le Brother Jonathan beau vapeur américain de 1390 tonneaux, sorti de San-Francisco le 28 juillet, se perd le surlendemain avec près de trois cents passagers. Il n'échappe à la catastrophe que quatorze hommes et une femme.

Le 22 décembre, sur deux cent cinquante-neuf personnes qui montaient le *North America* de Philadelphie, cent quatre-vingt-dix-sept passagers coulent en pleine mer délaissés par le capitaine Marshman coupable, à la dernière heure, de s'être servi de la seule embarcation disponible pour se réfugier à bord du trois-mâts-barque américain la *Mary E. Libby* avec deux de ses officiers et huit de ses matelots.

Trois vapeurs anglais en fer, le *Nautilus*, capitaine Turner, le *Newton - Colville*, capitaine Hansen, le *Wye*, capitaine Coltman, tous trois chargés de blés, partent de Dantzick pour les Îles Britanniques, le 28 décembre 1866, et tous trois périssent sans nouvelles. — A quelle épouvantable convulsion de la mer attribuer ce triple sinistre véritablement inouï? n'est-ce point plutôt la conséquence d'un détestable mode d'arrimage ou de vices de construction? — J'opine pour ces deux hypothèses réunies et j'estime qu'il y aurait là pour mon Conseil des Naufrages et des Sauvetages un fructueux sujet d'enquête, de recherches, d'études sur les dangers spéciaux des chargements en grenier sur les navires en fer, — examen d'où résulteraient sans doute des instructions nautiques et des prescriptions réglementaires également utiles.

Abordé dans la mer Rouge, le 11 septembre 1866, par le vapeur *le Nada* de la compagnie du Bengale, le paquebot *le Bhima*, de la même compagnie, coule en l'espace de trois minutes. Sur cent-quatre personnes qui s'y trouvaient, vingt-deux seulement peuvent être recueillies. Les plus mauvaises des cloisons étanches, en retardant un peu le dénouement, auraient permis de sauver tout le monde.

Et l'*Evening Star* dont la submersion a mis en deuil l'art dramatique français qui perdit, en la néfaste journée du 3 octobre, cinquante de ses représentants partis de New-York pour la nouvelle Orléans ! Sur deux cent-dix-neuf passagers et trente-deux marins, vingt-quatre seulement survécurent à miracle. L'avarice des armateurs de ce bâtiment de deux mille tonneaux en mauvais état de navigabilité, la faiblesse des officiers, l'insubordination et l'ivrognerie des matelots collaborèrent avec l'ouragan qui consumma la catastrophe.

Ouvrez les relevés périodiques publiés par le Bureau Veritas, vous y trouverez des notes telles que celle-ci :

Livraison de février 1867.

Total des navires perdus en février 1867.	224
Le nombre de ceux perdus en février 1866, s'élevait à	268
Différence en moins pour 1867	44

Livraison de mars 1867.

Total des navires perdus en mars 1867.	257
Le nombre de ceux perdus en mars 1866, s'élevait à.	269
Différence en moins pour 1867	12

A la page précédente, on rencontre la liste des navires supposés perdus par suite d'absence de nouvelles. Cette catégorie, pour un mois, n'en contient pas moins de dix-huit, dont un vapeur en fer anglais de 700 tonneaux et deux trois-mâts de la même nation.

— Est-il donc au dessus de l'intelligence humaine de prévenir d'aussi terribles et d'aussi fréquents désastres? se demandent volontiers les gens étrangers à la marine ou pour mieux dire à l'art du sauvetage.

— Non, certes! ce n'est pas au-dessus de l'intelligence humaine; mais la question a beau être résolue, on ne fait, malgré l'urgence, rien de ce qui est élémentaire et facile.

Vers la fin de janvier 1866, tous les journaux reproduisaient une lettre de Londres commençant en ces termes :

« L'opinion publique est douloureusement émue par les naufrages qui ont signalé le commencement du mois et qui rappellent les tempêtes de la fin de 1859. De toutes les parties du littoral, de Liverpool, de Plymouth, de Torbay, de Shields, de Yarmouth, de Lowestoft, arrivent les récits de sinistres qui ont détruit de trois à quatre cents navires. De tous ces désastres, le naufrage du *London*, magnifique vapeur à hélice de 4,500 tonneaux, est celui qui a excité le plus de sensation depuis la perte du *Royal Charter*, sur la côte d'Irlande, en octobre 1861.

« Un autre paquebot de dimension plus considérable encore, *l'Amalia*, de 3,000 tonneaux, faisant le service de la nouvelle ligne à vapeur établie entre Liverpool et Alexandrie, a égale-

ment sombré dans le golfe de Gascogne ; mais plus heureux, ses passagers ont été sauvés par un bâtiment italien qui passait près du navire en perdition »

En avril, le *Nerbudda*, vapeur anglais de 240 chevaux, jaugeant 1360 tonnes et assuré pour deux millions est déclaré perdu corps et biens, car on n'en a plus eu nouvelles depuis, que le 19 novembre précédent, il a été aperçu en détresse par l'*Albion* de New-York qui n'a pu le secourir, — déplorable aveu d'impuissance qu'il convient de ne pas oublier : — « La mer était trop houleuse » dit l'*International*. Et pareille raison semble suffisante ! Les assurances paient les deux millions de valeurs. Quant aux hommes qui ont disparu, l'opinion publique s'émeut ! — mais que s'en suit-il ? — rien !

Où est l'enquête ouverte pour apprécier la conduite du capitaine de l'*Albion* qui a vu un navire en détresse et ne l'a pas secouru ? Quoi ! il ne pouvait s'en rapprocher, se poster au vent, envoyer des amarres, des chapelets de bouées, des barriques vides jumelées formant radeau et va-et-vient ; il ne pouvait rien, le temps était par trop mauvais. C'est là ce qu'il faudrait savoir avant de l'absoudre.

On lit dans des rapports de mer tels que celui du *Bremen* (1854, ; — « Nous avons rencontré au large un navire en flammes dont il a été impossible de s'approcher. » — Impossible ! Et pourquoi ? Qui est appelé à juger de cette impossibilité ? — Personne.

L'indignation l'emporte en nous, même sur la pitié, quand nous voyons se renouveler des catastrophes comme celles du *London* qui s'abandonne lui-même, du *Nerbudda* qui n'est pas secouru, du *Central America* odieusement délaissé, du *Lyonnais*, du *Mémel*, abandonnés par leurs abordeurs, de l'*Evening Star*, le bateau pourri, le guet à pens naval, et de cent autres dont les noms apparaissent douloureusement tour à tour dans les colonnes du journalisme sans qu'il en résulte une action efficace.

Avec une aveugle inhumanité, les marins et ceux surtout qui ont charge de réglementer leurs actes ne tiennent aucun compte des leçons les plus terribles. Les découvertes des inventeurs sont dédaigneusement laissées en oubli. Prend-on la peine de les examiner, on s'en tient là. Il y a un peu partout des commissions qui jugent, rejettent le plus souvent, mais approuvent pourtant quelquefois; où sont les comités d'application? Nulle part. Quant aux réclamations et aux conseils des gens de bien qui plaident en faveur du sauvetage; rien de plus oiseux, rien de plus fatigant: — « De quoi se mêlent ces fâcheux? »

Puis les mêmes causes reproduisant fatalement les mêmes effets; équipages et passagers périssent. Vient-on à connaître tant bien que mal (fort mal habituellement) leur oruelle histoire, l'opinion publique s'en émeut: compassion stérile, pas plus qu'auparavant l'on n'avise à conjurer de semblables malheurs. Et

comment le progrès s'accomplirait-il lorsque les auteurs spéciaux eux-mêmes, lorsque des gens de bien remplis d'ardeur pour la question du Sauvetage; oubliant que « qui veut la fin, veut les moyens », écrivent les lignes suivantes :

« On est surpris, parfois, lorsqu'on visite les ports, de l'état de vétusté dans lequel certains navires continuent à naviguer. Les règlements de police ne peuvent obvier complètement à ce mal auquel on chercherait vainement, (**vainement !**) un remède dans une application plus rigoureuse de leurs dispositions. Le commerce, la navigation en seraient entravés, le mal n'en subsisterait pas moins ».

C'est dans *les Annales du Sauvetage* (Novembre 1866, t. I, p. 359) que je lis avec stupeur : « Le mal n'en subsisterait *pas moins* ! »

Oui le mal subsisterait encore, tant l'égoïsme mercantile est féroce, mais il subsisterait *beaucoup moins*, tant il serait *amoindri* par la crainte des châtimens, des amendes, des dommages intérêts qui devraient frapper les grands coupables. Instituez notre Conseil des Naufrages et Sauvetages, composez-le d'hommes inflexibles et incorruptibles; le mal sera, je vous le jure, singulièrement diminué.

Quoi ! pour ne pas entraver la navigation, on excuserait, on tolérerait l'état de vétusté qui est la grande plaie du commerce loyal, qui motive la cherté des assurances, qui fait la supériorité des imprudens, des inhumains, des casse-cous, des barateurs, des

spéculateurs en naufrages et l'infériorité des prudents, des honnêtes. En outre, au point de vue français, rien de plus fâcheux, puisqu'en fait, les anglais et surtout les américains, la liberté aidant, se servent indéfiniment de navires encore pires que nos plus mauvais.

Oh ! de grâce, gens de bien mes amis, renversez votre thèse, changez de route cap pour cap, réclamez à cor et à cri les plus sévères mesures internationales. Par notre siècle de circonstances atténuantes, nous n'en obtiendrons jamais assez, soyez en sûrs.

A terre, les incendies, les inondations, les épidémies servent toujours d'avertissements. Après le fléau, la vigilance redouble. Le service des pompes est mieux fait, les digues seront exaucées, renforcées, mieux entretenues, les mesures de salubrité seront mieux prises. Que la maison du voisin s'écroule, vous vous hâtez d'ébranconner la vôtre.

S'agit-il de navigation ? néant ! — L'absence de précautions reste la même. A la vérité, il n'y a guère en péril que des vies humaines ; la coque et les marchandises sont assurées, et les assurances paieront même en cas de perte sans nouvelle.

Quant à la marine de l'État, l'État courant seul tous les risques, est son propre assureur. Faute de sages mesures réglementaires, que le naufrage d'un de ses navires occasionne la mort d'une foule de braves serviteurs, chacun se hâte d'en prendre son parti. Car,

qui aura jamais l'audace d'intenter à l'État un procès pour homicide par imprudence ?

Qui ? *L'opinion publique* repentante et mieux éclairée.

Qui ? — Quelque homme de bien tout à la fois assez riche et assez affligé pour sacrifier sa fortune à soutenir ce procès sublime et à lui donner un retentissement tel qu'il n'y ait qu'un cri dans le monde entier.

— Eh quoi ! nous étions barbares à ce point ! Des remèdes étaient à côté des maux et l'on s'obstinait à ne pas en faire usage ! Des marins expérimentés , des inventeurs du premier mérite , des hommes sages et pratiques s'épuisaient à donner les meilleurs conseils ; mais une routine meurtrière prévalait , parce qu'on ne voulait pas les entendre ! Nos familles étaient chaque jour frappées par des sinistres de mer ; si nous prenions passage sur un navire , nous étions vingt fois plus exposés que nous n'aurions dû l'être ; l'égoïsme mercantile et la fanfaronnade marinière l'emportaient sur le bon sens et sur la prudence qui , en pareille matière , est un strict devoir d'humanité ; mais à la faveur de notre ignorance des choses de la mer , ce devoir n'existait pour personne. Des milliards de valeurs , des milliers d'hommes auraient pu être sauvés du naufrage par des mesures d'une application facile , et aucun des gouvernements dans aucun des pays civilisés n'avait de lois pour obliger les armateurs et les marins à prendre ces mesures ! Incurie plus

coupable encore, aucun gouvernement dans aucun des pays civilisés ne donnait l'exemple en les appliquant à sa marine !

— Ils avaient à leurs bords toutes sortes d'engins de guerre : des fusils, des canons, des boulets fulminants, des éperons, des tourelles sur pivots, — et du matin au soir leurs gens étaient méthodiquement exercés à en faire usage. Mais on ne les exerçait jamais à revêtir des cuirasses de sauveteurs, à lancer des amarres de secours, à manœuvrer des va-et-vient pour transporter des naufragés, à construire des radeaux, à rendre leurs chaloupes insubmersibles, à aborder de gros temps les côtes à l'aide de ces appareils préservateurs, à travailler dans l'eau soutenus par des scaphandres et des ceintures, à redresser les canots chavirés, à faire des chapelets de barils vides hermétiquement bouchés et à les amarrer à des espars, à des mâts flottants ; en un mot on ne leur apprenait rien de ce qui les eût aidés à secourir leurs semblables en péril de mort.

Tout pour la guerre, pour le mal, — rien pour la paix, pour le bien ! — Leur éducation était exclusivement dirigée contre les ennemis ; à leurs amis elle était inutile. À peine savaient-ils se servir de leurs insuffisantes bouées de sauvetage.

À l'exposition universelle de 1867, a figuré un balcon de sûreté dont l'histoire est touchante. Un jeune enfant, en se penchant à la croisée, est emporté

par dessus la balustrade, tombe et se tue sur le pavé. Son père, M. Henri Burin, a voulu empêcher d'autres parents d'éprouver le même malheur que lui. La douleur lui donnant le génie inventif, c'est avec le cœur qu'il a combiné son balcon mobile auquel l'enfant ne peut grimper et qui rend tout accident impossible.

Les inspirations de la douleur ne sont pas souvent aussi sages, aussi généreuses.

Honneur donc, honneur à cet autre père désespéré qui, ayant perdu, par fortune de mer, son fils unique dans des circonstances où l'application de mesures mille fois proposées l'eussent incontestablement sauvé, consacre ses millions jusqu'à la dernière guinée à poursuivre l'État dont l'imprudence invétérée le lui a ravi !

Attendu, disent les considérants de la plainte, que vous n'avez rien fait de ce qu'il fallait faire pour prévenir sa mort ; — attendu qu'il n'y avait ni règlements relatifs au capitaine depourvu, par votre faute, d'appareils sauveteurs, ni peines contre l'armateur qui, par votre très-grande faute, n'en a point muni son bord ; — attendu que ces appareils manœuvrés par des mains exercées eussent évidemment empêché mon malheur ; — je vous attaque dans la personne de vos agents supérieurs, ministres, membres de l'amirauté, membres du parlement pouvant présenter un projet de loi contre le naufrage et ses conséquences. Je demande les peines les plus sévères contre ceux

dont la paresseuse incapacité a causé la mort de mon fils.

Je serai traité d'excentrique. On refusera de m'entendre, on aura pitié de ma douleur paternelle, et d'abord j'en serai quitte pour quelques frais insignifiants. Mais je reviendrai à la charge avec une infatigable obstination. Je m'en prendrai à la Reine en personne, s'il le faut, — nous avons des juges et des avocats, en ce pays, — je n'en démordrai jamais, bien sûr de me ruiner, mais non moins sûr de vous contraindre à être moins cruels à l'avenir. La perte du fils que je pleure sera le salut de milliers de créatures humaines. J'y consacre la fortune immense dont il devait hériter. Il n'a pas de tombeau; eh bien! je veux que son nom soit gravé dans la mémoire de tous les naufragés que je vous somme de sauver à l'avenir!

CONCLUSIONS.

La superstition attribue les sinistres maritimes à la colère divine, le scepticisme et l'ignorance en font le résultat du hasard. Aussi général qu'on le croie, ce dernier préjugé n'a pas encore disparu, et il explique en partie l'absence presque complète des mesures de sécurité devenues indispensables à la navigation.

EMMANUEL LISSIGNOL. *Les Accidents de mer.*

Ce livre en préparation depuis 1860, commence dès lors, puis ajourné, repris, délaissé de nouveau et dix fois remanié d'un bout à l'autre, est demeuré à l'état d'ébauche durant des années qui n'ont pas été stériles. L'auteur recueillait des notes, étudiait la question, en conférait avec des hommes spéciaux, assureurs, marins, inventeurs, correspondait avec certains ports, allait en visiter d'autres et compulsait des documents de tous genres. Enfin, de 1865 à 1867, l'ouvrage a été écrit, imprimé au fur et à mesure, revu, refondu et complété sur épreuves, par l'intercalation de passages nouveaux ayant trait à des désastres contemporains.

De là, le rapprochement de certaines phrases qui, sans se contredire, semblent se contrarier. Ainsi, tel

fait de 1865 ou de 1866, donné comme se passant au moment où écrit l'auteur, est suivi d'autres faits plus récents qui corroborent le premier exemple cité ou en modifient les conclusions.

Ce procédé de travail nous a semblé le meilleur, car les enseignements que recèle la relation d'un sinistre ont d'autant plus de poids que les détails sont plus exacts. C'est pourquoi nous avons souvent substitué, à des récits déjà terminés, les récits de naufrages nouveaux lorsque nous rencontrions sur ceux-ci des détails maritimes bien clairs, chose toujours difficile à trouver.

Comment conclure avec justesse de ce qui fut fait à ce qui aurait dû l'être, si l'on ignore quelque circonstance majeure? Pour une narration dramatique, peu importe. L'histoire même n'y regarde pas de très-près. En ce qui concerne les naufrages, elle n'y a jamais regardé.

Pourvu que le récit, donné pour vrai et dont l'ensemble était vrai très-réellement, fût terrible, palpitant, navrant, qu'il surexcitât la curiosité, qu'il provoquât de vives émotions, — pourvu que le sinistre fût accompagné ou suivi d'incidents romanesques dont on pût dire : — « c'est arrivé » — la tâche des auteurs d'*histoires de naufrages* était remplie, bien remplie, si bien remplie que plusieurs de ces ouvrages ont obtenu en librairie d'immenses succès de vente. Mais on n'en a jamais tiré que des conséquences ba-

nales sur la fureur des tempêtes , la puissance *irrésistible* des éléments en courroux , le désespoir, la famine , le délire , les perfidies de la mer, la cruauté des rochers, la barbarie des sauvages qui réduisent en servitude ou même qui dévorent les pauvres naufragés. — De leçons pour prévenir ou atténuer ces désastres , aucune.

Vers 1859, — bien avant la publication du premier volume de notre *Tableau de la mer*, — c'était un livre tel que ces livres que nous avions mission d'écrire. En le supposant réussi, — et pourquoi l'aurions manqué ? — les précédents étaient tout en faveur de *l'affaire*. Le public qui aime les horreurs a toujours été nombreux et son nombre ne cesse de croître , hélas ! — Nous nous mîmes donc à *l'affaire*, mais *l'affaire*, si bonne qu'elle fût , nous ennuyait à périr.

A quoi bon tant de recherches ? — Il était si facile d'imaginer des naufrages , histoires non arrivées d'autant plus intéressantes qu'il n'y aurait ni lacunes, ni incertitudes , et d'ailleurs tout à fait neuves. — A quoi bon compulser les bibliothèques , les vieux journaux, les poudreuses archives , travail lent, fastidieux et trop souvent sans résultats ?

— Avec le moindre des efforts , noms d'hommes , de lieux et de navires , portraits , caractères , situations , péripéties , tout était là d'avance dans notre écritoire. Nous aurions tracé des scènes aussi tendres, émouvantes , héroïques , aussi effroyables , hideuses,

exécrables que nous l'aurions voulu. — Mais ici encore, à quoi bon ? Et roman pour roman , n'était-il pas cent fois plus agreable de varier son thème et de ne pas se condamner au naufrage continu ?

Aussi , tout en entassant les matériaux , tout en rédigeant de çà de là quelques relations isolées , nous n'avancions qu'à pas de tortue. Survinrent nos rapports avec le capitaine Conseil , survint l'idée pratique du sauvetage , notre livre cessa d'être pour nous une tâche nauséabonde. Les recherches ne nous épouvantèrent plus. Directement ou indirectement, elles devenaient toutes utiles à notre travail , car les plus insignifiantes, les plus vagues, les plus erronées des relations nous donnaient à réfléchir.

Une fois résolument à l'œuvre , nous trouvions chaque jour des documents qui ont entraîné des changements sans nombre. Et voilà pourquoi , malgré de nombreuses suppressions , cet ouvrage a dépassé de beaucoup les proportions que , dans l'origine , nous comptions lui donner.

L'étude des divers genres de naufrages signalés à l'introduction est à reprendre en sous œuvre jusqu'à ce que notre cadre soit rempli.

Mais notre thèse est complète , et par conséquent , ce volume , comme tous ceux du *Tableau de la mer*, peut être présente séparément au public. Nous avons d'une manière generale passé en revue les Dangers de la mer et , par opposition , traité des Œuvres de

secours et de l'Art de sauver avec les développements que comportait le sujet.

Tel était notre dessein principal.

Les engins de salut dont nous avons parlé, les mesures que nous proposons, ne s'appliquent pas seulement aux genres de sinistres dont nous avons cité des exemples. Serions-nous empêché, ce qu'à Dieu ne plaise, de poursuivre nos travaux; nous faudrait-il renoncer à peindre les effets de courants et de raz-de-marée, à raconter d'autres naufrages au large ou à la côte, à décrire foule de catastrophes navales très-différentes : incendies, explosions, abordages, — nous n'en aurions pas moins signalé les moyens de diminuer les désastres dans la plus importante proportion.

Au risque de ne point obtenir le succès de popularité réservé d'ordinaire aux *histoires de naufrages*, nous n'avons recherché ni le drame, ni les péripéties, ni les aventures après le fait de mer, ni la mise en scène; — nous n'avons pas non plus été absolument didactique, — les livres techniques sont faits, très-bien faits, nous nous sommes borné à les signaler; — nous n'avons voulu que vulgariser des idées ou des leçons dignes de l'intérêt général. Notre unique préoccupation a été de plaider en faveur des victimes de l'ignorance, de l'incurie, de l'égoïsme et de la routine qui, en navigation comme partout, sont les plus cruels ennemis de l'Humanité.

Les sujets élagués de ce volume fourniront la matière

de volumes jumeaux dont les éléments sont prêts. Mais nous continuerons à ne nous hâter que lentement afin de profiter des observations, des critiques, des communications qui nous seront adressées. Nous voulons que notre recueil d'Aventures et de Fortunes de mer, de Jours de détresse, d'Heures de péril, d'épisodes sinistres rentrant dans les Scènes et Coutumes, d'histoires de Sauveteurs et de Naufragés, ne soient pas le simple complément de ce livre, mais bien ses contre-parties en corrigeant, autant que possible, les inévitables imperfections.

Et maintenant, — nous qui, dans ces pages, n'avons eu aucun souci des redites, nous qui pensons qu'en fait de sauvetage trop ne sera jamais assez, — concluons en nous résumant.

Trois grandes séries de moyens peuvent réduire des trois quarts, ou même des neuf dixièmes, les catastrophes maritimes :

En premier lieu, une législation assimilant à tous égards le transport par mer au transport par terre, y compris les peines à infliger et les dommages intérêts à faire payer aux ayant droit, — législation qui ne sera suffisamment efficace que si elle est internationale ;

En second lieu, une instruction spéciale à répandre parmi les gens de mer, officiers, officiers-mariniers et matelots, instruction dont la marine de l'Etat doit prendre l'initiative ;

En troisième lieu , dans la construction, quelques aménagements préservateurs et à bord de tous les navires , l'embarquement des engins sauveteurs propres à rendre les plus grands services : scaphandres, porte-amarres , bouées , canots insubmersibles ou rendus tels ;

Cela sans préjudice , bien entendu , des postes de sauvetage permanents dont l'institution ne saurait être assez encouragée , protégée et développée par les gouvernements des diverses nations maritimes.

C'est à bord , — nous n'avons cessé de le dire, — à bord surtout , que devraient être prises les meilleures précautions contre le naufrage et contre ses suites , — c'est à bord qu'on en prend le moins.

L'Amérique du nord , l'Angleterre , les nations qui ont le plus d'intérêts maritimes sont précisément celles dont l'imprévoyance a été la plus complète. Là , libre à chacun de noyer son prochain sans encourir de responsabilité.

En Amérique, toutefois, l'on entre dans une voie nouvelle, puisque, comme on vient de le voir au sujet des anneaux brisés de décrochement , le congrès ne craint point de décréter l'emploi obligatoire sur les navires à passagers de certains engins préservateurs. — Nous tenons fort à constater ce progrès , réputé impossible, qui bat en brèche les doctrines homicides de nos *libéro-manes*.

De même , en Angleterre , une loi bien jeune

encore établit des diplômes , mais ces diplômes sont facultatifs. Le propriétaire d'un navire en dispose avec le droit d'user et d'abuser, il en confie le commandement à qui bon lui semble , il le prend lui-même , qu'il soit ou qu'il ne soit pas marin. Ses passagers , son équipage et les barques ou navires qu'il rencontrera en chemin s'en trouveront bien ou mal , peu importe. En France , au contraire , on exige des capitaines au long-cours ou au cabotage des garanties de capacité généralement suffisantes.

Aussi , est-il incontestable , parmi les assureurs et les gens du métier , qu'en France nous naviguons mieux qu'en Angleterre. Toutes proportions gardées , il se perd par négligence ou par impéritie , par la faute des capitaines ou par celle des pilotes , beaucoup plus de navires anglais que de navires français ⁽¹⁾. Du reste , tous les peuples du Nord , Danois , Suédois , Norwégiens , Russes de la mer Blanche ou de la mer Baltique , Allemands , Hollandais , et quelques peuples du midi , les Espagnols notamment , naviguent encore mieux que les Français , d'où il suit que , malgré le préjugé vulgaire , les Anglais sont inférieurs , comme habileté nautique , à la plupart des autres marins. De longtemps , car il faut former des générations neu-

(1) En 1843 , sur 1,600 navires anglais naufragés , 200 étaient commandés par des capitaines non brevetés ; 21 sinistres ont été occasionnés par les pilotes ; 116 par l'incurie ou l'incapacité des capitaines (*Annales du Sauvetage* , t. 1^{er} , p. 18).

velles de navigateurs, le *Merchant shipping act* de 1854 n'aura obvié à un mal que notre vieille législation maritime a eu la sagesse de conjurer.

Eh bien ! plaise à Dieu que la France où le bon sens est resté en honneur, donne l'exemple de la véritable organisation du sauvetage par une réglementation prudente et sévère, par l'éducation spéciale de ses marins et par l'installation obligatoire à bord de tous ses navires des principaux moyens de sauver les naufragés. En agissant ainsi, elle laisserait loin en arrière la belle institution des *life-boats* dont s'honorent nos voisins, et que d'ailleurs elle fait très-bien d'imiter, — mais le secours parti du rivage ne sera jamais qu'un concours.

Puisse la France faire prevaloir le principe évident qu'à bord surtout on doit s'armer contre les dangers de la mer, et par elle, un glorieux triomphe de plus aura été remporté en faveur de tous les peuples dont l'Océan est le domaine commun.

NOTES COMPLÉMENTAIRES ET RECTIFICATIVES.

Société Humaine de Calais.

Conformément à nos vœux et à nos prévisions de la page 344, la Société Humaine de Calais s'est rapprochée de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, dont le Comité a immédiatement décidé l'envoi à Calais d'un canot de sauvetage et de trois appareils porte-amarres à grande portée
(*Annales du Sauvetage*, juin 1867)

Appareils de décrochement.

Après avoir figuré durant six semaines à l'Exposition universelle sous le nom de Clifford, le second appareil dont il est question page 439, a pris ensuite celui de Rogers.

Page 440, supprimez nos réserves entre parenthèses sur la possibilité d'amener, sans danger, au moyen des anneaux brisés Level, le canot latéral d'un navire en marche. Les expériences faites à San Francisco et un examen plus attentif de la situation du canot par rapport au navire ne permettent aucun doute à ce sujet

ERRATA.

- P. 87 — Avaient dû causer, *lire* Avaient causé, et voir p 369, cause de la mort de Pierre-Antoine Hémin
- P. 200, 201. — Miantanomah, *lisez* : Miantanomoh
- P. 200, 201, 203 et 532. — Sunderberg, *lisez* Dunderberg
- P. 486, ligne 26, Dieppois, *lisez* . Calaisiens.
- P 523, ligne 18, Wasington, *lisez* : Washington
-

TABLE DES MATIÈRES.

DEDICACE — A Monsieur le capitaine C. SERJ Page I

[illegible]

INTRODUCTION De divers genres de naufrages. 1

NALPRAUD y n d f — Du même chanter, l — C r bat
de la l e r e c U la F r e d H 3 — Co l e r, s o m b r e r,
s a u r e n — N l r e v l n e p l a l l i e d r o s e II
— D l e t e s, II — D a s r e l a f a c t e I 3
R e s e t l e s r e l a t e s d a n s
c s l e s Y a l l e d l a e r I 3
V o l e r e r, II — D e n, a d a t e s I 5
— A u t e l l e n — L e l e r, n l e I 7
e r g r e s — l a p e r d e s
r e g r e s, II — N t e s, s e n a t h c h a z i n e r, c a p o t e r
n f o u e t, e t, s o m b r e, s o u l f I 9

CHAPITRE I — Les dangers de la mer

DANGERS CIVILS 2

*Dangers de la Seigneurie. Haches de terre, 21 — Droit de
brûs et naufrage, 29 — Ord. du 1681, 21 —*

Naufrageurs contemporains — Les pégués, 25. —	Pages
Naufrage de la <i>Minerva</i> , 26 — Sauvetage, 25. —	
Pillage, indemnité, 26. — Naufrage du <i>Soleil</i> , 27 —	
Leçon exemplaire, 29 — Douaniers sauveteurs, 40	
— Naufrageurs des côtes d'Angleterre (1866), 42. —	
Le drame des naufrageurs et des sauveteurs, 44. —	
Antiquité de la piraterie, 46. — Représailles, 47 —	
L'âge d'or, 48	

NAUFRAGE DE L'AMPHITRITE. 48

Société Humaine de Boulogne-sur-Mer, 48 — Causes
du naufrage L'Amphitrite, 49. — Mauvais exemple,
51. — Les liers des naufrages perpétrés dès le port
d'armement, 50 à 52. — Louis Testard, 54 — Fran-
çois-Augustin Huret, sauvetage de la <i>Fanny</i> , 56
— Jean-Charles Testard, sauvetages des équipages
de l' <i>Hippolyte</i> , de l' <i>Orbit</i> , de l' <i>Esperance</i> , 56, 57 —
Le galet n° 5, 58 — Étrange conduite des naufrages,
59 — Pierre-Antoine Hélin, 61. — Scènes de deses-
poir, 63 — Catastrophe, 67 — Les déportées, 68 —
Charges parties pour le transport des convicts, 70 —
Faute déplorable de la douane, 71 — John Owen,
John Rice, 72 — James Towsey, 73 — Secours aux
naufrages, 74 — Cent cercueils, deuil public Con-
sequences du naufrage de l' <i>Amphitrite</i> , 75 — En-
quête, 76 — Sauvetage de deux cents pêcheurs
Boulognais près de Newton (Ecosse) par M Sanders,
officier de la marine Britannique, 77 et suiv — Ré-
compenses, 80 — Pierre-Antoine Hélin, trait de
courage, 82 — Philippe-Joseph Hélin, sa biographie,
83 et suiv — Corsaires et sauveteurs, 89.

SAUVETAGE DU VIXEN 92

La Bourne au Havre, 90. — Goélette en perdition, 91
— Assurance par souscription d'un remorqueur, 92
— Secours apporté par l' <i>Alcide</i> capitaine Bambine,
93 — Services rendus par les navires de l'Etat, 93. —
Protection et sauvetage, 96 — Distinctions honori-
ques — Point de gloire sans pain, 97

ZACHARIE DU BOUQUIN 96

Molène et la chaussée d'Ouessant, 96 — Le chevalier
Dubouque, 99 — Sauveteurs, paloton sacré, 100 —
Misère, 101 — Naufrage du <i>Waratah</i> , 102 —
Prières pour les agonisants, 103 — Sauvetage, 104
— De la croix d'honneur, 106. — L'Ordre interna-
tional du sacrifice, 108

LIBERTÉ ET SÉCURITÉ 111

Les ravageurs de New-York, 112. — Abordage du *Mamel*, le capitaine Cousin, 113. — Joutes de vitesse : *Le Missouri* et *le Miami*, 115. — Mépris de la vie humaine, 116. — Sauvetage d'un trois-mâts américain par le pilote Pierre Galois à l'ouvert de la *Canche*, 118. — Ingratitude, 120. — Marchandage, 121. — Déception d'un pilote anglais, 122. — Vive la liberté ! 123. — L'industrie du sauvetage, ses abus, spoliation et pillage de la propriété, 124. — Meurtre excusable, 126. — Sauvetage de *l'Emile*, 127. — Objections, 130. — *D'une réforme internationale du droit maritime* par Alfred de Courcy, cit. 132. — Les États-Unis et l'Angleterre, 134. — Législation anglaise (1854) *The merchant shipping act*, 135. — Le feu grison, 137. — Des navires non assurés, 139. — Sauvetage de la *Lady Coarville*, 140.

CARGAISONS HUMAINES. 143

Galériens, force motrice, 145. — Forçats épisode dramatique, 148. — Esclaves, la cognison-lavier et les marrons de fer, 150. — Prisonniers de guerre. Après Trafalgar, 151. — Soldats passagers, émigrants, 152. *Le Napoléon Camerero*; révolte, terreur panique, honteux abandon, incendie, explosion, 153. — *Le Louis*, capitaine Aubry. Les coolies par A. Lomon, cit. Émeutes et complots, 157. — *Le Hong-Kong*, capitaine Duval, révolte, désertion, lutte héroïque, condamnation à mort, pirates chinois, délivrance, 160. — *L'Eugène et Adèle*, 163.

LE FOEDERIS ABCA 165

Ivrognerie — Sauveur transformé en assassin, 165. — Meurtres du lieutenant Aubert et du capitaine Richebourg, 168. — Naufrage volontaire. — Meurtre du mousse Dupré, 172. — Répétition des rôles, 173. — Clairvoyance fraternelle, 174. — Fermé d'une mère chrétienne. — Arrestations, 175. — Évasion d'un inculpe, sa capture presumée, erreur de personne 176. — Le crime de piraterie, 177. — Acquittements et condamnations, 178.

CONSEIL DES NAUFRAGES ET SAUVETAGES 179

Le crime à Anvers, 180. — La jeune veuve du cabotier Absen's sans nouvelles, 181. — Décret-loi du 24 mars 1852 décision ministérielle, enquêtes, cit. 181 à 183. 83

PIRATERIE	Pages 183
---------------------	--------------

Les écumeurs de mer. — Aventuriers sans aveu, 184. — De l'abolition de la peine de mort, 185. — Les souteneurs de coupe-gorge Alphonse Karr, réveille-toi ! 186. — La goélette de Mazatlan, cruescutes raffinées, 187. — *Vive la France* ! 189. — Les formes et le fond, 190. — Les pirates de Candie : américains, anglais et français, 190. — *Le Panafiot*, naufrage héroïque, 192. — Négros, 193. — Les mers de l'Indo-Chine et l'Océan Pacifique, 194. — Les pirates de Cilicie, l'empereur pirate Trebellianus, les barbaresques, 195. — Prise du *Westminster*, 196. — La pompe-balles ou pacificateur universel, 197.

LE SHERMAN ET LE REQUIEM	198
------------------------------------	-----

Capture du *Général Sherman*, 198. — Démence belliqueuse, 199. — Les américains *le Miantonomoh* et le *Dunderberg*, 200. — Torpilles volantes, 201. — Description de l'appareil sous-marin colossal dit *Requiem*, *Shark* ou *Tiburon*, 202. — Nul ne peut servir deux maîtres, 204.

CHAPITRE II. — Des Œuvres de Secours

SOCIÉTÉS HUMAINES	205
-----------------------------	-----

Progrès maritimes, 205. — Statuts impériaux de la Chine, 206. — Première société humaine, William Hillary, 207. — Thomas Wilson, *Royal-National life-boat Institution*, 208. — Première Société Humaine française, M. Larking fondateur, 208, 209. — AVIS ESSENTIELS, 210. — Historique de la Société de Boulogne, 211 et suiv. — Le radeau de sauvetage de sir Sidney-Smith, desc. 214. — Sociétés humaines, 217. — Naufrage des caboteurs *la Liberté*, *les Quatre-Frères* et *la Henriette*, 218. — Le Bris, 220. — Excellentes propositions, 221. — Le système Moué, cit. Naufrages de *la Reliance* et du *Conqueror*, 222. — Les trois bateaux de Boulogne, 224. — Naufrages de la *Jeune Marie* et *l'Eucharis*, 225. — Sauveteurs et sauvetages, 226. — État actuel, 230.

LE PASSÉ, LE PRÉSENT, L'AVENIR	232
--	-----

Fondation de la Société centrale de sauvetage des naufrages, 232. — M. Castéra, 233. — Embarcations à moteur mécanique, 234. — Les deux Sociétés des naufrages. — *La Générale Internationale*, 235. — Revue

des inventions utiles aux naufrageants, balistique, [237](#). — Naufrage de la corvette de charge *la Marne*, [238](#). — *Traité pratique des moyens de sauvetages*, cit. [248](#). — Bateau à charriot de Van-Houten, le *Crabe* de Sidney Smith, [252](#). — Bateaux en toile MacIntosh et bateaux-radeaux, [259](#). — Matelas radeaux, *nautilus*, [254](#). — Le dissolvant, [257](#). — *La Centrale et Locale*, [258](#). — Plantes, concurrence, zizanie, [260](#) et [263](#). — Désorganisation complète, [264](#). — De l'œuvre fondée en 1865, [265](#). — Exemple donné par le Danemark, [266](#). — Le ministère de la Paix, [267](#). — La Société centrale, ses administrateurs, [268](#). — Circulaire, [269](#). — Art. nouveau à créer, [270](#). — *Le Guide pratique de sauvetage*, [271](#). — Ignorance des marins, [272](#). — Les engins de secours à bord, [275](#).

NACELLES, CANOTS ET CHALOUPES DE SAUVETAGE . . . [276](#)

Le Chevalier de Razilly et sa nacelle insubmersible (1610), [276](#) et [281](#). — Canot insubmersible et lachuvirable du contrôleur général de Bernières (1775), [282](#). — Lionel Lukin (1785). — Concours de South-Shield, Greathead (1789-90), [283](#). — Grand concours de 1850, [284](#). — De la stabilité, [285](#). — Programme, sa critique, [285](#) et suiv. — Prix Beeching, [290](#). — *Life-boat Peaks*, [291](#). — L'inventeur et l'invention, méchancetés ineptes et barbares, [293](#). — Expériences de Cherbourg mai 1865, [295](#). — La chaloupe Moué, [297](#) et suiv. — Exposition universelle de 1855, [298](#). — La barre d'Arcachon, [299](#). — Exposition universelle de 1867, [300](#). — Du charriot, [301](#). — Épreuves comparatives à faire, [303](#). — Reconnaissance due aux précurseurs de l'œuvre, [305](#). — Rôle et mission de la Société centrale de sauvetage des naufragés, [307](#).

PIECES JUSTIFICATIVES

DÉASTHE DE LYTHAM [309](#)

Du *self return* ou redressement spontané, [311](#).

NAUFRAGE DE LA NAVIGANT D'ART [312](#)

ACCIDENT DU BATEAU LA REINE VICTORIA [314](#)

Accident du *life-boat* de Southwold. — Des *life-boats*, [320](#). — Recherches ultérieures, [321](#). — Du canot Victor Legrand, desc. [322](#) et suiv. — *Cubrioles et tournibales*, expériences du 27 avril 1864. Systèmes divers suivant les divers parages, [323](#).

NALPRAISE DU CHASSE-MARÉE LES TROIS SŒURS	Pages 325
Echouage, perte de quatre hommes, 326 — Sauvetage du lieutenant Bryant, 327 — Première tentative par maître Monnier, 328 — Au canot anglais! 330 — Généreuses propositions, 333 — Deuxième tentative par quatre marins anglais, dangers inattendus, 334. — Sinistre, — son genre, 335 — <i>Bateaux-boues</i>, terme vicieux — Volontaires pour le canot français, 337 — Sauvetages; victimes, 338 — Négligences fatales, 339. — Des plastrons de sûreté, 340 — « Attendre! » 342 — Troisième tentative par le pilote Dutartre, succès — Secours charitables, 343. — De la Société Humaine de Calais, 344. — Excellent esprit du <i>Journal de Calais</i>, 346.	
NAUFRAGES DE GRAVELINES	347
Naufrages, 347 — Armement du canot sauveteur, 348 — Sauvetage de l'équipage de la <i>Maid-of-Erin</i>, 349. — Sauvetage des gens de l'<i>Eugénie</i>, 350 — Parole héroïque, 351. — Sauvetage des naufrages de l'<i>Iduna</i>, 352 — Succès et revers, 353. — « Si tu veux la paix, prépare la paix » 354. — Des <i>life boats</i>, 356 — Le système Danon, 357. — Exemples sinistres, 358. — Perfectionnements, Sans gêne de conquérants, 359. — Reclamations. — Efficacité proportionnelle des secours placés à bord, 360 — Argument de la routine, 361 — Les quatre genres d'appareils dont l'embarquement devrait être obligatoire, 362	
LES DANGERS DU SAUVETAGE — Eugène Genay .	363
Les belles balafres, 364. — E. Louge du brig de guerre français le <i>Voltigeur</i>, 365. — Manœuvres et travaux, 366 — Paralysie, 367 — Le véhicule de l'invalidé, 368. — Cause de la mort de Pierre-Antoine Hénin, 369 — Des dangers du sauvetage, 370.	
NOTES STATISTIQUES	371
Sinistres sur les côtes Britanniques en 1864, — Sinistres sur les côtes Françaises en 1864 et 1865, 371 — Janvier 1867, documents divers — Des naufrages aux Etats-Unis — Nombre des navires perdus en 1866, 372 — Minimum annuel six mille naufrages de navires ou barques, 373. — Bâtiments vus par la statistique, 374 — Commentaires du chiffre authentique des pertes totales de 1866, 374 à 376. — Proportions rassurantes, 377	

ORGANISATION. — INVENTION

Du nombre des stations françaises de sauvetage, leur prix, 378. — Résultats économiques, 384. — Dispositions réglementaires, 385. — Trop et trop peu, 387. — Argument par l'absurde, 388. — Utopies. Programme paradoxal, 389. — Élasticité, 392. — L'anguille de sauvetage, 393.

CHAPITRE III. — L'art de sauver.

LE VAISSEAU DE LIGNE LE BOURBON

395

Campagne du *marquis d'Antin* (1741), 395. — Faussettes, méprises, combat, le chevalier d'Épinay. — Le *marquis de Caylus*, 396. — Dispersion de l'escadre, état du *Bourbon*, 397. — Voie d'eau, 398. — Les *litanies de la Sainte Vierge*, 400. — Départ des canots, 402. — Submersion, ignorance fatale de l'art du sauvetage, 403.

APPAREILS DE SAUVETAGE

405

Scaphandre de l'abbé de La Chapelle, 405. — Costumes flotteurs, ceintures, 406. — L'habitude du danger, 408. — Brochure *Lanquer*, ceintures *Smith et Grignies*, *tubeurets Thompson*, 409. — *Matelas Puech*, le corse à nager. Lamentable critique. Appareils distillatoires, 410. — Ceintures *Lebrun*, 411. — Modèle adopté, 412. — Cuirasse et cornet *Conseil*, 413. — Corsets, 414. — Croix de planches, 415. — L'A de sauvetage *Mouttet*, 416. — Le chapelet *Torres*, 417. — Bouées de sauvetage perfectionnées, 418. — Bouées à voiles, 414 et 420. — *Barrique Pignonblanc*, 420. — Yonyau de sauvetage, 421. — « Aide-toi, Dieu t'aidera », 423.

DES EMBARCATIONS

424

Catastrophe de l'*Algésiras*, 424. — L'art de sauver. *Life-boat* embarqué en 1800, 427. — Escouades porte-amarres, 428 et suiv. — *Pierre-Antoine Hemin*, 428. — *Hulot*, *Dureau*, *Magnie*, l'enseigne *Boyer*, *Vain dit Gelée*, 429. — Le *reverend Cobb*. Objection rétrograde, 430. — Exercices de gros temps, 431. — Accidents et désastres, 432. — Le canot du *Washington*, maître *Chanat*, 433. — La chaloupe du *Respect-of-Sunderland*, 435. — Postes divers des embarcations à bord, 437. — Systèmes de décrochement *Russel*, *Clifford*, 438. — Système de crocs à charnières, appareils *Kynaston et May*, 439. — Anneaux brisés

Brown et Leval, 440 — Du requindage, 441 — *Louer est peu de chose, acheter vaudrait mieux*, 442 — Les inventeurs, gens hors la loi, 443

SUBMERSION DE LA POMONE... .. 444

Fuite vent-arrière, avaries majeures, 444 — Conduite énergique du capitaine Broutin, 445 — De l'approvisionnement des canots de refuge, 447. — Délire des naufragés, 449 — Sauvetage, 450.

L'ESPÉRANCE ET LE GRECIAN... .. 450

Naufrage de *l'Espérance* secourue par le *Grecian*, commentaires, 450 et suiv. — Comment les embarcations peuvent très-facilement être rendues insubmersibles, 453 — *L'Olivier Putnam* et ses embarcations, 453 — Le canot du *Mariner*, 454. — Sauvetage de l'équipage de *l'Echo* par le *Holand*, 455 — *Le Delenda Carthago*. Dragons sauveurs, négation de l'évidence, 456

LES PORTE-AMARRÉS... .. 457

Ignorance, naïveté, 458. — Cerf-volant, bon Conseil, 459 — Chiens, exemple avec — Chevaux, bœufs remorqueurs — Le cerf-volant de l'*Orion*, 460. — Cerf-volant porte-amarré Broquet, desc. 461 — Cerf-volant marin de J. Jones, 462 — Ducarne de Blangy, étude complète, 463 — Appareil Pleveraud, précieuse dépêche, 464 — Méthode et enseignement, 465 — Arc Touboulie Arbalète le Metayer. Expériences de Meudon, 467 — L'aéronef Projectiles W. Manby Fusil et canon d'Houdetot, 468. — Le capitaine Tremblay, fusée groppin, cit. 469 — Inertie irritante, 470 — Civilisés plus arriérés que certains peuples sauvages modèles charmants, 471 — Double pirogues, double tuyau - Proposition, 472 — Inventeurs divers, armes à feu et fusées, porte-amarré et flèches Del vigne, 473. — A l'aide, au secours! 475.

LES RADEAUX... .. 476

Sir Sidney Smith, esquisse biogr. 476 et suiv. — Invention du Crabe et du radeau à roues, 477 — Sidney Smith au congrès de Vienne, passage du Danube 478 — Du cheval sauveteur, Castéra, cit. 479 — Expérience du radeau à palettes, 480 — Pirogues conjuguées, 481 — *Life-Boat* tubulaire Richardson, 482 — Utilité des radeaux de sauvetage, proportion contestable, 483. — Radeau améri-

cais Perry, en forte toile caoutchouquée, 481. —
Matelas Urquhart, 483. — Louable projet d'exercices
— Le flotteur par excellence, 488

NAUFRAGE DE L'ÉMILE ET FERNAND 489

Submersion de l'*Émile et Fernand*, belle conduite du
capitaine Poussin, 488 et suiv

DÉSASTRE DE LONDON 493

Imprévoyance et incapacité, 493 — Lacune dans la
legislation, 494 — Recit de la traversée, avaries,
manœuvres, 495 — De la fuite vent arrière, 496
— Négligences, 497 — Plegme irritant — Ce
queut fait un sauveteur, 498 — Quatorze heures
perdues — Secours spirituels absence de secours
matériels, intelligents et marins, 499 — Chaloupe
du bord sauvant dix-neuf naufragés, 501 — Puis-
sance fatale de la routine, 502 — Détails sur les
incidents du naufrage, avec 504 et suiv — Com-
mentaires, conclusions, 507 — Défaut d'un Cours
théorique et pratique de sauvetage, 509.

OUTILLAGE DE SÛRETÉ 510

Naufrage de la *Titania*, 510 — Des pompes, 511 —
La pompe Gwyn, 512. — Naufrage du *Lyonnais*,
Commentaires de M. Normand fils, 513 — De l'aveu-
glement des vices d'eau, 514 — Des cloisons étan-
cher l'*Artie* et la *Beste*, abordage, 515 — Com-
partiments, 516 — Tambour radeau du capitaine
Thomas. — Radeau-Bastingage à double ponton du
capitaine Hurst, 517 — Dunette Malo, 518 — Roufs
Cardon, 519. — De l'initiative del Etat, la *Semillante*,
520 — Enduit métallique Lavergne et Delbeke, 521.
— Exposition universelle *Life-boats*, bateau Moué,
522 — L'anti-rouille Martin, 524. — Ancres et
chaînes-cables David, 526 — Ancre Martin, 526 —
L'invention en France l'Aviation, la locomotive Rur-
chert, l'anneau brise Level, l'hydrostat Vieu, la
batterie Furey, 527. — Timon et drosses de gouver-
nail, cabestan à lunette d'encargot, systèmes d'amar-
rage David, 527

BATTERIE FLOTTANTE SOUS-MARINE FURCY ... 529

Régime de destruction, 529 — Canons tirant dans l'eau,
530. — P. G. *Firing cannon under water*, 532.

HOMICIDES PAR IMPRUDENCE	Pages 593
-----------------------------------	--------------

Sinistres memorables, *le Pacific*, *le Central America*, 534 — *L'Austria* — Pertes sans nouvelles *l'Atlas*, *le William Nelson*, 535 — *Le Brother Jonathan*, *le North America*. — Perte sans nouvelles de trois vapeurs en fer, 536 — *le Bluma*, *l'Evening Star* — Relevés périodiques, 537. — Question d'urgence — Désastres de 1866, *l'Amalia*, 538. — *Le Nerbudda* — *Le Bremen*, 539 — Compassion stérile, 540. — Tolérance funeste, 541. — Absence de précautions, 542 — La marine de l'Etat et l'opinion publique, 543 — Le balcon de sûreté, invention touchante, 544 — Procès sublime, 545.

CONCLUSIONS	547
----------------------	-----

Histoire de ce livre, procédé de l'auteur, 547-548 — Thèse complète, 550. — Trois séries de moyens pour conjurer le naufrage, 552 — Liberté et sécurité, Amérique, Angleterre, France, 553 — Infériorité relative des Anglais comme navigateurs, 554. — Gloires trompées à ramporter, 555.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

005707140

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR :

LE TABLEAU DE LA MER.

EN VENTE :

- La Vie navale.** — La Pointe aux signaux. —
L'Appareillage — Le Navire en mer. — Du Nau-
frage, du Combat naval — Les Pilotes. — L'Atter-
rissage, le Mouillage, l'*Aéronef*, etc, 2^e édition,
1 fort volume in-18 3 50
- Les Marins.** — Les Débutants. — L'Amiral. — Le
Capitaine. — L'État-Major. — La Maistrance. —
L'Équipage : gens de mer, bourgeois, 1 fort vol. in-18 8 50
- Mœurs maritimes.** — Populations — Pêches et
Pêcheurs — Honneurs marins. — La journée à
bord, etc 3 50
- Naufrages et Sauvetages.** — Les Dangers
de la mer — Des Œuvres de secours — L'Art de
sauver 2 50

SOUS PRESSE :

Scènes et Coutumes.

Jours de détresse.

EN PRÉPARATION :

Batailles et Combats.

Le Livre d'or de la marine française.

LES QUARTS DE NUIT.

EN VENTE :

- Les Quarts de nuit**, contes et causeries d'un
vieux navigateur, 1 vol. in-18. 2 »
- Les Nouveaux quarts de nuit**, récits ma-
ritimes 2 »
- Troisièmes Quarts de nuit**, contes d'un
marin, 1 vol. in-18. 2 »

SOUS PRESSE :

- Quatrièmes Quarts de nuit**, tablettes navales

EN PRÉPARATION :

- Cinquèmes Quarts de nuit.**
Derniers Quarts de nuit.

EN VENTE :

- Le Langage des Marins**, un fort volume in-8
(rare) 10 »
- Poèmes et Chants Marins** (édition complète) 4 »
- Le Gaillard d'avant**, chansons maritimes (édi-
tion populaire), paroles et musique, 1 vol. in-18. 1 »
- La Meilleure part**, roman, 1 vol. in-18. . . . 2 »
- Le Mouton enragé**, roman, 1 vol. in-18. . . 2 »
- L'Âme du navire**, roman, 1 vol. in-18. . . 2 »

La Gorgone , roman, 2 vol. in-18	4	»
Une Haine à bord , roman, 1 vol. in-18.	2	»
Les Iles de glace , roman, 2 vol. in-18.	2	»
Les Passagères , roman, 1 vol. in-18.	1	»
Les Femmes à bord , roman, 1 vol. in-18	1	»
Aventures d'un Gentilhomme :		
I — LA ROUTE DE L'EXIL, 1 vol. in-18.	2	»
II — LE MANOIR DE ROSVEN, 1 vol. in-18	2	»
Aviation ou NAVIGATION AÉRIENNE (sans ballons),		
2 ^e édition, 1 fort vol. in-18.	2	»
Esquisses maritimes :		
I. — LA FRÉGATE L'INTROUVABLE (101 ^e naval),		
3 ^e édition, 1 vol. in-18	1	»
II — LES COUSINES DE L'INTROUVABLE, 1 vol. in-18	1	»
III — PARIS POUR LES MARINS, 1 vol. in-18.	1	»

SOUS PRESSE :

Études Marines .

I — JEAN-BART ET CHARLES KEYSER, roman historique.

Les deux Routes de la vie, histoire d'un roman
prédite par lui-même.

L'Homme de feu.

EN PRÉPARATION :

Les Géants de la mer, nouvelle édition

Pigeon vole, aventures en l'air

L'Orient et l'Occident.

Nouvelles historiques.

Les Quarts de jour.

Contes diaphanes.

Traité de phonétique.

Photographies à la plume.

Le Gaillard d'arrière, poèmes marins.

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

EXTRAIT DE LA BIBLIOTHÈQUE VARIEE
FORMAT 10 x 15 CM A 5 FR 50 CENT LE VOLUME

[illegible]

representatives of the U. S. Government, and the U. S. Government.

LIBRARY OF THE
P. S. DAZZOLI
Via Rossini, 40 -
* * Via Altani, 20
FIRENZE



